



## PROLUNGAMENTO DELLA S.S. n° 9 "TANGENZIALE NORD di REGGIO EMILIA" NEL TRATTO DA S. PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE

### VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

**COORDINAMENTO GRUPPO DI PROGETTAZIONE:**

 **COMUNE DI REGGIO EMILIA**  
ing. David Zilioli - Dirig. U.diP. Area Nord

**IL PROGETTISTA:**

dott. ing. Andrea Burchi  
Ordine Ingegneri di Bologna n° 7927A



**IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:**

dott. ing. Rodolfo Biondi  
Ordine Ingegneri di Modena n° 1256



**IL GEOLOGO:**

dott. geol. Pier Luigi Cocetti  
Ordine Geologi della Regione Emilia Romagna n° 455



**GRUPPO DI PROGETTAZIONE:**



<b>VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</b>	<b>VISTO: IL RESPONSABILE UNITA' DI COORDINAMENTO</b>	<b>PROTOCOLLO</b>	<b>DATA</b>
ing. Angela Maria Carbone	ing. Nicola Dinnella		

### PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE INTEGRAZIONI RICHIESTE A SEGUITO ISTRUTTORIA CONTRODEDUZIONI OSSERVAZIONI

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. N. PROG.	CONTRODEDUZIONI OSSERVAZIONI.DWG			
COBO27	D 1101	CODICE ELAB. TO01A00AMBRE02		A	
C					
B					
A	EMISSIONE	Dicembre 2014	Gruppo Progettazione	ing. LEURINI	ing. A. BURCHI
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

## Indice:

1	PREMESSA:	3
2	ANALISI DELLE PROCEDURE AUTORIZZATIVE E CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI	4
3	TABELLE OSSERVAZIONI:	5
3.a	Tabella complessiva delle osservazioni	5
3.b	Tabella settore 1 - Non conformità ai piani di programmazione urbanistica	22
3.c	Tabella settore 2 - Progettazione	24
3.d	Tabella settore 3 - Mitigazioni acustiche e ambientali	29
3.e	Tabella settore 4 - Richiesta garanzia accessibilità ai fondi	33
3.f	Tabella settore 5 - Espropri e indennizzi	36
4	ALLEGATO 1 - RACCOLTA OSSERVAZIONI	40

## 1 PREMESSA:

Il presente documento ha la finalità di fornire elementi utili per le risposte alle osservazioni presentate dalla cittadinanza relativamente al progetto definitivo, studio di impatto ambientale e relazione paesaggistica del prolungamento della SS n. 9 "Tangenziale Nord di Reggio Emilia", nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge, in attuazione di quanto richiesto nella comunicazione prot. CTVA-2014-004100 del 27/11/2014 ricevuta in allegato alla nota prot. DVA-2014-0040425 del 09/12/2014,

Il progetto è stato pubblicato in data 09 agosto 2014 nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avente come ente competente il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, a seguito dell'istanza prot. n°CDG-0104355-P presentata da Anas SpA in data 31.07.2014.

Le osservazioni pervenute sono state 22, inviate da vari soggetti tra privati cittadini, amministrazioni locali e associazioni territoriali. Al fine di facilitarne la lettura e fornire dei commenti di risposta a ciascuna osservazione, esse sono state rappresentate in forma tabellare e raggruppate per tematiche secondo le indicazioni di seguito riportate:

<b>Non conformità ai piani di programmazione urbanistica</b>	<b>n. 7</b>	1
<b>Progettazione</b>	<b>n. 18</b>	2
<b>Mitigazioni acustiche e ambientali</b>	<b>n. 12</b>	3
<b>Richiesta garanzia di accessibilità ai fondi</b>	<b>n. 10</b>	4
<b>Espropri ed indennizzi</b>	<b>n. 9</b>	5

La tabella riportante le osservazioni è composta dalle seguenti colonne:

1. **N°**: numero progressivo dell'osservazione;
2. **Progressiva di progetto**: progressiva di progetto che localizza spazialmente l'ambito del progetto oggetto dell'osservazione;
3. **Richiedente**: soggetto mittente dell'osservazione;
4. **Principali argomenti trattati nell'osservazione**: indicazione dei principali argomenti trattati nella singola osservazione; tutte le osservazioni sono elencate in ordine di protocollazione nell'allegato A alla presente relazione e reperibili in forma integrale nell'apposita sezione del sito del ministero dell'ambiente al seguente indirizzo internet: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/285/2247?Testo=&RaggruppamentoID=9>
5. **Controdeduzioni/adequamenti**: descrive le motivazioni tecniche che giustificano la scelta progettuale e l'eventuale accoglibilità dell'osservazione posta.
6. **Settore**: argomento di interesse principale dell'osservazione (numerazione e colore riportati nel paragrafo precedente)

7. **Esito sintetico della controdeduzione:** sulla base della potenziale recepibilità e della pertinenza delle osservazioni presentate sono state individuate le seguenti terminologie a cui corrisponde uno specifico acronimo di abbreviazione:

A: Accoglibile;

AP: Accoglibile Parzialmente;

NA: Non Accoglibile;

NP: Non Pertinente.

## 2 ANALISI DELLE PROCEDURE AUTORIZZATIVE E CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

Nel presente paragrafo si richiama l'iter procedurale e le fasi concertative con i soggetti interessati previsti dalla normativa vigente a chiarimento delle osservazioni avanzate dai cittadini nei riguardi della conformità dell'intervento con i piani programmatici territoriali (*Gruppo n.1*) e alle problematiche relative agli espropri (*Gruppo n. 5*).

Allo stato attuale, sulla base del Progetto Definitivo, dello Studio di Impatto Ambientale e della Relazione Paesaggistica è stata attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATT), ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs 152/2006 e s.m. e i.

Auspiciando l'esito positivo della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale il progetto definitivo, anche se non completamente conforme allo strumento urbanistico, potrà essere approvato a seguito dell'indizione di una Conferenza di Servizi. La procedura consente, infatti, il perfezionamento della conformità urbanistica **mediante il provvedimento finale della Conferenza dei Servizi** (attivata dall'autorità competente ai sensi dell'art 81 e 82 del DPR 616/77 e ss.mm.ii. sulla base del progetto definitivo) e la contestuale **apposizione del vincolo preordinato all'esproprio**. Ottenuto tale provvedimento, si procederà con **l'approvazione del Progetto Definitivo** e la **dichiarazione di pubblica utilità**.

Le attività che condurranno all'approvazione del Progetto Definitivo in variante e conseguente apposizione del vincolo espropriativo ed alla dichiarazione di pubblica utilità sopra descritti, presuppongo nuove fasi partecipative da parte dei soggetti interessati nell'ambito delle quali formulare osservazioni più pertinenti anche al profilo tecnico-progettuale, ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente in materia.

Per quanto riguarda invece i profili indennitari occorre precisare che anche il procedimento espropriativo prevede diversi momenti funzionali a formulare indicazioni in ordine alla determinazione dell'indennità (art. 17 comma 2 ed art. 20 del DPR 327/2001 "*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità*"). Questa, in ogni caso, sarà effettuata sulla base dei criteri di cui alla vigente normativa.

In sede di determinazione dell'indennità verranno, altresì, considerati i contratti di affitto in essere ai fini della liquidazione delle indennità spettanti (art. 42 del DPR 327/2001) e la possibilità da parte dei proprietari di richiedere l'estensione delle procedure di esproprio ai reliquati non agevolmente utilizzabili. (art. 16 comma 11 del DPR 327/2001).

Emerge, pertanto, che al momento della comunicazione di avvio del procedimento funzionale alla dichiarazione di pubblica utilità i proprietari potranno formulare osservazioni e richieste in tal senso e segnalare eventuali diritti e servitù attivi o passivi gravanti sulle proprietà soggette a esproprio.

Per i motivi sopra esposti, nella formulazione delle controdeduzioni alle suddette tipologie di osservazioni si è ritenuto farle rientrare all'interno della categoria "non pertinenti" in quanto facenti riferimento ad una successiva fase procedurale.

Una volta conseguita l'approvazione del Progetto Definitivo, in conformità con le prescrizioni del provvedimento di Valutazione di impatto Ambientale che discenderà dalla presente procedura di VIA ed in accordo con il parere prescrittivo formulato in sede di Conferenza dei Servizi di approvazione del progetto, si procederà con la fase di redazione del Progetto Esecutivo, ovvero del Progetto Definitivo per l'Appalto Integrato dei lavori ai sensi dell'art. 53, comma 2, lettera b) della D.Lgs 163/2006 e s.m. e i.

### 3 TABELLE OSSERVAZIONI:

#### 3.a Tabella complessiva delle osservazioni

N°	Pk prog	Richiedente	Sintesi Osservazioni e proposte / richieste	Controdeduzioni / adeguamenti	settore	Esito sintetico contro
1	Pk 4+475	Arduini	considerando i residenti al campo nomadi, il numero dei residenti in prossimità di via Ancini sono più di 150. viene soppressa via Ancini e vengono invasi i cortili di alcune abitazioni con barriere alte fino a 7 metri	Il progetto prevede di mantenere tutto il tracciato della Tangenziale Nord a nord ed in stretto affiancamento della ferrovia in conformità con l'approccio generale della pianificazione urbanistica e territoriale (PSC, PTCP e PUMAV). Il tracciato così impostato permette inoltre di ipotizzare il prolungamento del tracciato in direzione ovest con la cosiddetta via Emilia bis, collocata anch'essa interamente a nord della ferrovia. Per quanto riguarda le abitazioni più vicine alla strada, le barriere acustiche hanno in quel tratto altezza di 3 m. Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n°240 corrispondente alla pk 4+525 posta in un punto in prossimità della spalla destra dell'attraversamento del torrente Modolena e dell'edificio con l'accesso su via Ancini. Da questa sezione è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà	3	NA
			gli accessi ai civici su via Ancini vengono eliminati	L'accesso al campo nomadi e al civico attualmente presente sul tratto di via Ancini parallelo alla ferrovia, sarebbe garantito da una strada collocata a nord del nucleo denominato "case Pirondi". Gli accessi ai civici presenti sul tratto di via Ancini perpendicolare alla ferrovia, non subiranno nessuna modifica.	4	NA
			Si richiede di spostare lo scavalco della ferrovia di circa 900 m a est e portare il tracciato a sud della ferrovia interessando molti meno edifici e residenti con molti vantaggi di tipo economico e ambientale	Un eventuale anticipo dell'attraversamento della ferrovia richiederebbe una vasta occupazione di suolo con due curve delle dimensioni di quella presente nel progetto nel tratto a ovest del torrente Modolena, collocate sia a nord che a sud della ferrovia per consentirne l'attraversamento con un angolo di incidenza vicino ai 90°.	2	NA

2	Pk 2+075	Fantuzzi Loredana	<p>in occasione della Verifica di Assoggettabilità è stata fatta osservazione richiedendo che fosse posta particolare attenzione al punto.</p> <p>Nella sezione 106 non compaiono i fabbricati, nella planimetria di progetto i fabbricati risultano a 1-2 m dalla strada e nella tav PD 19.08 il particellare rileva una parziale interferenza tra l'edificio e la strada stessa.</p> <p>Chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la definizione della distanza tra il limite nord della strada e il fabbricato</li> <li>- l'integrazione della sezione 106 con il profilo del fabbricato, la barriera acustica, la scarpata, il fosso di scolo delle acque</li> </ul>	<p>Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n°106 corrispondente alla pk 2+075 posta in un punto in prossimità dell'edificio di proprietà del richiedente.</p>	2	AP
			<p>nella tav PD 09.02 è prevista una barriera acustica di 5 m di altezza a cui va aggiunta l'altezza del rilevato stradale;</p> <p>chiede:</p> <p>che la VIA individui in maniera precisa l'impatto della viabilità in progetto con il fabbricato</p>	<p>Dalle sezioni riportate nella documentazione integrativa è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà</p>	3	AP
			<p>da un esame del progetto si evince che il fabbricato sia incompatibile con la realizzazione della strada, non solo per problemi acustici ma per la ridottissima distanza dalla stessa la previsione della demolizione di un edificio per incompatibilità ambientale deve essere considerata in fase di VIA</p>	<p>A seguito dell'aggiornamento del tracciato e della revisione dello svincolo Rete2, considerando una possibile ottimizzazione finalizzata alla riduzione delle interferenze con i sottoservizi rappresentati dalla linea gas MP che rifornisce la centrale termica Rete2, è possibile ipotizzare un leggero spostamento verso nord dell'asse a discapito di singole preesistenze (che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) che avrebbe come conseguenza la materializzazione di una interferenza fisica tra la nuova infrastruttura e gli edifici esistenti, richiedendone la demolizione.</p> <p>In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	5	AP

2	Pk 2+075	Fantuzzi Loredana	<p>il nuovo assetto viario prevede la chiusura della strada via Normandia in direzione ovest con conseguente allungamento dei percorsi per accedere ai servizi</p>	<p>Per quanto riguarda la chiusura di via Normandia, il tracciato previsto per raggiungere la zona a sud della ferrovia è quello che utilizza via Ferraroni e poi via Omero e via Tien an Men.</p> <p>Per raggiungere Cavazzoli invece il collegamento è garantito da via Ferraroni e poi via Rinaldi.</p> <p>Via Normandia potrebbe essere collegata per la mobilità ciclo-pedonale a via Hiroshima utilizzando l'esistente sottopasso interpodereale a via Bertani Davoli e la viabilità che lo collega a via Guernica. In questo modo si potrebbero connettere a via Hiroshima via Normandia e i percorsi ciclopoderali a lato della nuova tangenziale per dare continuità alla rete in ambito extraurbano con quella più prettamente urbana. In sede di progettazione esecutiva e di definizione degli accordi conseguenti alle procedure di esproprio si potrà prevedere la conversione delle viabilità interpoderali private in viabilità ciclabili ad uso pubblico.</p>	4	AP
3	Pk 2+075	Morlini Anna, Fantuzzi Roberto, Loredana, Paola, Marialuisa	<p>In occasione della Verifica di Assoggettabilità è stata fatta osservazione richiedendo che fosse posta particolare attenzione al punto.</p> <p>Nella sezione 106 non compaiono i fabbricati, nella plan di progetto i fabbricati risultano a 1-2 m dalla strada e nella tav PD 19.08 il particellare rileva una parziale interferenza tra l'edificio e la strada stessa.</p> <p>chiede:                  la distanza tra il limite nord della strada e il fabbricato, integrazione della sezione 106 con il profilo del fabbricato, la barriera acustica, la scarpata, il fosso di scolo delle acque</p> <p>nella tav PD 09.02 è prevista una barriera acustica di 5 m di altezza a cui va aggiunta l'altezza del rilevato stradale;</p> <p>chiede:                  che la VIA individui in maniera precisa l'impatto della viabilità in progetto con il fabbricato</p> <p>da un esame del progetto si evince che il fabbricato sia incompatibile con la realizzazione della strada, non solo per problemi acustici ma per la ridottissima distanza dalla stessa la previsione della demolizione di un edificio per incompatibilità ambientale deve essere considerata in fase di VIA</p>	<p>Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n°106 corrispondente alla pk 2+075 posta in un punto in prossimità dell'edificio di proprietà del richiedente.</p> <p>Dalle sezioni riportate nella documentazione integrativa è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà</p> <p>A seguito dell'aggiornamento del tracciato e della revisione dello svincolo Rete2, considerando una possibile ottimizzazione finalizzata alla riduzione delle interferenze con i sottoservizi rappresentati dalla linea gas MP che rifornisce la centrale termica Rete2, è possibile ipotizzare un leggero spostamento verso nord dell'asse a discapito di singole preesistenze (che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) che avrebbe come conseguenza la materializzazione di una interferenza fisica tra la nuova infrastruttura e gli edifici esistenti, richiedendone la demolizione. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	2	AP
					3	AP

3	Pk 2+075	Morlini Anna, Fantuzzi Roberto, Loredana, Paola, Marialuisa	il nuovo assetto viario prevede la chiusura della strada via Normandia in direzione ovest con conseguente allungamento dei percorsi per accedere ai servizi	<p>Per quanto riguarda la chiusura di via Normandia, il tracciato previsto per raggiungere la zona a sud della ferrovia è quello che utilizza via Ferraroni e poi via Omero e via Tien an Men.</p> <p>Per raggiungere Cavazzoli invece il collegamento è garantito da via Ferraroni e poi via Rinaldi.</p> <p>Via Normandia potrebbe essere collegata per la mobilità ciclo-pedonale a via Hiroshima utilizzando l'esistente sottopasso interpodereale a via Bertani Davoli e la viabilità che lo collega a via Guernica. In questo modo si potrebbero connettere a via Hiroshima via Normandia e i percorsi ciclopedonali a lato della nuova tangenziale per dare continuità alla rete in ambito extraurbano con quella più prettamente urbana. In sede di progettazione esecutiva e di definizione degli accordi conseguenti alle procedure di esproprio si potrà prevedere la conversione delle viabilità interpoderali private in viabilità ciclabili ad uso pubblico.</p>	4	AP
4	Pk 3+000	Marelli	<p>il tracciato attraversa quasi tutti i terreni di proprietà pregiudicando il valore del compendio</p> <p>la strada, passando vicino all'edificio, ne riduce il valore</p> <p>il mappale 139 viene parzialmente espropriato lasciando una parte residuale di forma irregolare e compresa tra la ferrovia e la nuova strada</p> <p>è previsto l'esproprio di una fascia a fianco di via Ferraroni in cui c'è la recinzione, una siepe ornamentale e gli accessi all'abitazione (incluse le utenze)</p> <p>lo stradello che collega le particelle 136 e 139 è dotato di un ponticello per lo scavalco del fosso di bonifica realizzato a proprie spese che andrebbe risarcito</p> <p>richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di prevedere lo scambio delle superfici di compensazione ambientale posizionandole sulle particelle intercluse tra la ferrovia e la strada liberando le aree poste a nord della strada</li> </ul>	<p>L'area posta in prossimità della località Ballanleoche corrispondenti ai mapp 147 e 157 è stata individuata in quanto espressione di una antica zona umida e di un probabile fontanile. A tal fine è stato sviluppato un progetto di un luogo adatto per la rinaturalizzazione dell'area in prossimità del canale di irrigazione e la collocazione di un passaggio faunistico.</p> <p>Questo, per funzionare come attraversamento, deve avere una zona di raccordo e collegamento che si estende a nord della strada per una distanza sufficiente per invitare e indirizzare la fauna al suo utilizzo.</p> <p>L'area corrispondente al mapp. 139 è stata invece individuata per la collocazione di una vasca di laminazione per motivazioni tecniche di tipo idraulico.</p> <p>In sede di progettazione esecutiva sarà possibile fare degli approfondimenti tecnici per verificare una diversa collocazione o conformazione della vasca di laminazione con un minore ingombro di aree poste a nord dell'infrastruttura.</p> <p>In sede di definizione delle indennità di esproprio e di predisposizione delle risoluzioni delle singole interferenze verranno compresi gli eventuali ripristini di utenze, accessi, strade interpoderali e manufatti esistenti</p>	5	AP
			<p>per la realizzazione delle aree di compensazione ambientale "Ballanleoche" vengono espropriate aree di sua proprietà</p> <p>le barriere acustiche previste sembrano sottodimensionate</p> <p>richiede di verificare le protezioni acustiche previste per l'edificio residenziale</p>	<p>Le barriere acustiche sono state dimensionate secondo le modellazioni previste dagli strumenti in uso attraverso software di modellazione previsionali georeferenziati (vedi elab cod PD 09.1 T00SG03AMBRE01B - Studio Acustico – Relazione cap 3) e richiesti dalle linee guida di Ispra. Tali previsioni progettuali verranno verificate con rilevazioni post operam.</p>	3	AP
			<p>si condivide la necessità di prolungare il sottopasso di via Ferraroni</p> <p>Lo stradello che collega le particelle 136 e 139 è dotato di un ponticello per lo scavalco del fosso di bonifica che andrebbe ripristinato</p>	<p>Il prolungamento del sottopasso esistente, così come richiesto dall'osservazione della circoscrizione durante la verifica di assoggettabilità, è stato previsto per dare continuità, soprattutto per la mobilità ciclopedonale, al collegamento tra gli edifici sparsi presenti a nord della ferrovia con le attività ed i servizi collocati a sud, in particolare a Pieve Modolena.</p> <p>In sede progettazione esecutiva verranno nuovamente verificati tutti i collegamenti interpoderali compresi gli eventuali ripristini di accessi e manufatti esistenti.</p>	2	NP

5	Pk 1+450	Bursi Giulio e altri (50)	<p>svincolo Rete2 e bretella di collegamento con via Hiroshima.                      Il progetto prevede la chiusura di via Hiroshima;                      la frazione si troverebbe chiusa tra la Tang, via Bertani e il Crostolo;                      c'è un inutile consumo di territorio di valore agricolo e paesaggistico;                      maggiori costi rispetto a soluzioni alternative;                      scorporo di fondi agricoli;                      Interruzione di via Guernica con danno ai residenti;                      Proposte alternative:                      1 - spostare a sud (15m) la rotatoria nord e collegare via Hiroshima con delle bretelle che si attestano sulla stessa                      2 - non interrompere via Hiroshima e attestarla sulla rotatoria sud passando sotto alla tangenziale</p>	<p>La soluzione adottata nel progetto Definitivo sottoposto alla presente procedura di VIA è quella che presenta una configurazione più ordinata secondo un approccio impostato sulla tecnica di progettazione stradale. Tale soluzione consente inoltre l'utilizzo della rotatoria esistente a sud dell'asse senza apportarvi sostanziali modifiche. Tutto questo ha però necessariamente richiesto una maggiore occupazione di suolo.                      Con un approccio che dia invece priorità alla riduzione dell'occupazione di suolo e all'abbattimento delle interferenze con l'area cortiliva della nuova scuola materna e degli edifici presenti in prossimità della viabilità, è possibile fare una valutazione delle due soluzioni alternative proposte nella presente osservazione.                      Di tali soluzioni potrà essere verificata la fattibilità e la compatibilità con la normativa di progettazione stradale e con le valutazioni trasportistiche.                      Da una prima sommaria analisi, la soluzione (proposta n°2) che per garantire il collegamento con Cavazzoli, mantiene via Hiroshima nel suo sedime sia quella che presenta minore consumo di suolo e minori interferenze sul contesto. In tale caso potrebbe essere però necessario ipotizzare un aumento del diametro della rotatoria a sud dell'asse della tangenziale per consentire che su di essa si attestino i 6 rami di collegamento con le viabilità esistenti o in progetto (ingresso verso la tangenziale, via Hiroshima direzione Cavazzoli, bretella di collegamento delle due rotatorie di svincolo, accesso alla viabilità verso il nuovo comparto AP9, via Hiroshima direzione sud, accesso alla centrale Rete2). Nel caso che non fosse possibile prevedere un aumento del raggio della rotatoria, potrebbe essere ipotizzata una ridefinizione del numero dei rami incidenti (ipotizzando una modifica dell'accesso alla centrale Rete2).                      Anche per la seconda soluzione (proposta n°1 - quella riportata nell'allegato all'osservazione, che prevede di traslare il collegamento per Cavazzoli schiacciandolo contro il rilevato della tangenziale) potrà essere verificata la fattibilità e la compatibilità con la normativa di progettazione stradale e con le valutazioni trasportistiche.                      Tra le due soluzioni proposte nell'osservazione si ritiene come più risolutiva e con benefici sia di costi che soprattutto di occupazione di suolo quella che prevede il passaggio di via Hiroshima sotto al rilevato della tangenziale per attestarsi sulla rotatoria esistente presso Rete2 (proposta n°2).</p>	2	AP
6	Pk 3+450	Onesti, Penserini	<p>il tracciato previsto, contrariamente a quello del preliminare va ad eliminare le attuali vie di accesso al fondo e al fabbricato, frazionando il fondo in più parti e rendendolo non raggiungibile e inservibile ai fini dell'attività agricola presente</p>	<p>Il fondo non risulta intercluso essendo previsto un collegamento interpodereale realizzato tramite un sottopasso all'infrastruttura (pk 3+700 ca). Il fondo non risulta pesantemente frazionato in particolare a sud della ferrovia essendo previsto l'esproprio di una porzione di forma triangolare sull'estremo est dello stesso.                      A nord della ferrovia rimarrà nella disponibilità della proprietà una fascia pseudorettangolare compresa tra la ferrovia e il rilevato stradale avente una lunghezza di circa 280 m per una larghezza di 80 m circa.                      A nord dell'infrastruttura rimane effettivamente una superficie di dimensioni minori sempre di forma pseudorettangolare aventi lati di lunghezza pari a 120 m circa e larghezza variabile tra 45 e 25 m circa                      Come riportato in premessa l'iter di adeguamento degli strumenti urbanistici non riguarda la presente procedura di VIA.                      Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa, in sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per</p>	4	AP

				la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.		
7	Pk 4+475	avv Bertolani per 22 residenti in loc. case Pironi (via Ancini)	<p>I richiedenti sono proprietari di case ex agricole ora ad uso civile, poste in una stretta area tra via Marx, ferrovia e torr Modolena. Viene positivamente constatato l'approccio tramite la verifica della localizzazione per motivazioni funzionali e a seguito di comparazione di più alternative; occorre tenere presente la presenza delle fasce di rispetto ferroviario</p>	<p>Lo spostamento del tracciato in strettissima aderenza alla linea ferroviaria è stato adottato principalmente per recepire le indicazioni emerse dal parere allegato alla Determinazione direttoriale di esclusione/assoggettabilità alla VIA del Ministero dell'Ambiente (prot DVA-2010-0022376 del 22.09.2010) alla quale è stato sottoposto il progetto nella sua fase preliminare. Tale scelta è stata fatta a beneficio della quasi totalità dei residenti a discapito di singole preesistenze prevedendo tutte le possibili mitigazioni e facendo sì che vengano rispettati i vincoli imposti dalle normative di settore. Tale scelta ha cercato inoltre di scongiurare la creazione di aree comprese tra due importanti ed impattanti infrastrutture quali la linea ferroviaria Milano-Bologna e la Tangenziale Nord in progetto e la creazione di un nucleo abitato "rinchiuso" su quattro fronti da barriere territoriali molto forti come appunto la linea FS. Il torrente Modolena, la tangenziale ed il cavalcavia di via Marx.</p>	2	NA
			<p>La tangenziale verrà realizzata a 15 m circa dall'edificio più a sud, occorre prestare attenzione ai piani urbanistici della zona. L'osservazione richiama la necessità di prevedere la scrupolosa ottemperanza delle modalità attuative dell'opera (procedura urbanistica e verifica impatti ambientali). È necessario il censimento e valutazione degli strumenti per una positiva e celere attuazione del progetto. Occorre considerare la storia del luogo. E' opportuno porre attenzione alla corretta sequenza di aggiornamento degli strumenti urbanistici per la dich di pubblica utilità apposizione di vincoli espropriativi ed adeguare prima gli strumenti vigenti (PSC e POC) per permettere le osservazioni e limitare possibili ricorsi che ritarderebbero l'iter di approvazione/attuazione</p>	<p>Come riportato in premessa l'iter di adeguamento degli strumenti urbanistici non riguarda la presente procedura di VIA. Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto, la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	1	AP

7	Pk 4+475	avv Bertolani per 22 residenti in loc. case Pironi (via Ancini)	<p>Deve essere tenuta in considerazione la tutela della salute, del paesaggio (fasce fluviali torrente Modolena – legge Galasso), dei beni culturali e la sicurezza.</p> <p>Serve una sezione dedicata relativa all'edificio più vicino alla strada, compresa la scarpata e la barriera acustica.</p> <p>La strada comporta l'oscuramento dei raggi solari di ampie porzioni di giardino, la forte limitazione della visuale per i residenti ed il peggioramento per le condizioni di deflusso delle acque dall'area cortiliva. Per ragioni di spazio non sono attuate mitigazioni e compensazioni ambientali ad eccezione dell'edera sulle barriere acustiche.</p>	<p>Per quanto riguarda le abitazioni più vicine alla strada, le barriere acustiche hanno in quel tratto altezza di 3 m.</p> <p>Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n°240 corrispondente alla pk 4+525 posta in un punto in prossimità della spalla destra dell'attraversamento del torrente Modolena e dell'edificio con l'accesso su via Ancini. Da questa sezione è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà. Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto, la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	3	AP
8	Pk 6+300	Melloni	<p>la proprietà preferiva che venisse realizzata la bretella di collegamento sulla via Emilia così come previsto dal progetto preliminare,</p> <p>la vicina area industriale di Corte Tegge sarebbe facilmente raggiungibile dalla tangenziale utilizzando la viabilità esistente di via Gorganza</p>	<p>La soluzione scelta rispetto alle numerose alternative considerate è quella che prevede un bilancio costi benefici migliore (vedi elaborato elab. SIA 05.23 T00IA30AMBRE03A - allegato C - Valutazione delle configurazioni alternative degli svincoli di progetto pagg 64 e segg).</p> <p>Nel documento cod PD 01.4 T00SG01GENRE01A Studio di Traffico è possibile rilevare che anche analizzando i soli indicatori relativi agli aspetti trasportistici (velocità media nel nodo e lunghezza complessiva delle code) la soluzione prospettata risulta la più efficace in termini di fluidità del nodo e di conseguenza anche per gli utenti della zona industriale di Corte Tegge.</p> <p>Questo non toglie che in sede di approvazione del progetto definitivo possano essere valutate ottimizzazioni del funzionamento della viabilità all'interno del comparto industriale ed i suoi accessi alla nuova infrastruttura sia per la parte che si attesta sull'espansione prevista sul lato ovest che sulla parte che si attesta su via Prati Vecchi con un eventuale raddoppio del numero di corsie nel tratto di collegamento tra via Prati Vecchi e la rotonda in progetto.</p>	2	AP
			<p>gli strumenti urbanistici prevedono nelle aree di proprietà siti archeologici. Sono state fatte varie prospezioni per verificare la presenza di reperti senza ritrovamenti significativi, sono stati realizzate soprarelevazioni del piano di campagna con terreno per la formazione di prati stabili,</p> <p>è prevista dagli strumenti urbanistici la possibilità di edificazione di tipo artigianale e per deposito attrezzi finalizzati alle attività agricole;</p> <p>chiede che il terreno interessato dai vincoli archeologici non pregiudichi la realizzazione dei fabbricati ad uso artigianale e ricovero attrezzi</p>	<p>Per quanto riguarda il tema archeologico sulla parte di attestamento della Tangenziale sulla via Emilia a Corte Tegge, il tracciato non prevede volutamente sovrapposizioni con le aree che gli strumenti urbanistici individuano come "aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti" di tipo B2 del PTCP (art. 2.12 PSC e art. 47 PTCP). Considerata comunque l'aleatorietà dell'individuazione di tali aree i lavori di realizzazione della bretella e della rotonda saranno sottoposti alla sorveglianza ed alla tutela della competente Soprintendenza che, nel parere di competenza prot. n°11962 del 21.10.2014 ha richiesto indagini archeologiche preventive (trincee, saggi, carotaggi) con cadenza ogni 25 m.</p> <p>Per quanto riguarda le parti dell'osservazione relative a diritti di edificabilità e vincoli di carattere urbanistico si precisa che tali temi non riguardano tematiche che abbiano rilevanza nell'ambito di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale</p>	1	NP

9	Pk 0+725	Cervi Marisa, Catellani Fausto	<p>in caso di soppressione della viabilità esistente a lato del torrente, chiede la realizzazione di un sottopasso di altezza minima di 5m chiedono il collegamento al mapp 214 con un sottopasso</p>	<p>Non sono previsti fondi interclusi o la mancanza di collegamenti interpoderali in quanto è prevista una pista di manutenzione che passa al di sotto dell'impalcato del ponte di attraversamento del torrente Crostolo di altezza pari a 5,00 m. Per mezzi di ingombro superiore è previsto un accesso dalla rotatoria Rete2 utilizzando le piste di manutenzione previste a sud del corpo stradale</p>	4	AP
			<p>Chiedono la traslazione del tracciato sul confine nord del mapp 214 di proprietà segnala l'errore progettuale di avere previsto la strada a meno di 25 m dalla casa inferiori ai 40 previsti come rispetto stradale</p>	<p>Il tracciato, nel passaggio dal progetto preliminare a quello definitivo, è stato traslato a nord per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente senza interferire con l'edificio esistente (casa Catellani).</p>	2	AP
			<p>se il tracciato rimane confermato, l'abitazione non risulterebbe più utilizzabile a causa della ridotta distanza dalla strada</p>	<p>Unitamente all'aggiornamento del tracciato ed alla revisione dello svincolo Rete2, è possibile verificare la fattibilità di una modifica dell'asse per fare in modo che il tracciato determini un minore ingombro di suoli a discapito di singole preesistenze (l'edificio casa Catellani - che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) a vantaggio dell'intero nucleo abitato collocato in prossimità della nuova infrastruttura.</p>	3	AP
			<p>- il mancato rispetto dei distacchi previsti dalla decreto Galasso per l'attraversamento del Crostolo - la non adeguata considerazione della presenza di vincoli storico-tipologico previsto dal RUE</p>	<p>Il progetto oltre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale prevede il recepimento dell'autorizzazione paesaggistica che riguarda, tra le altre, anche le aree interessate dai vincoli previsti per le aste fluviali (cd Legge Galasso). Per quanto riguarda l'immobile denominato "casa Catellani" non risulta assoggettato al vincolo apposto con specifico decreto ex D.Lgs 42/2004 ma classificato come "Immobile rurale di interesse storico tipologico" (art 2.14 PSC e art. 4.6.4 RUE) Relativamente al vincolo di tipo storico tipologico, l'Amministrazione Comunale provvederà a verificare, nell'ambito del procedimento di adeguamento degli strumenti urbanistici al tracciato viario, la permanenza del vincolo relativo al fabbricato di cui alla scheda del RUE n. 17B20 del fascicolo R4 a fronte delle attuali condizioni statico-architettoniche dell'edificio. Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, in sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	1	AP

10	Pk 0+000	Simone Pasquali	<p>a nome dei residenti di S. Prospero, via Zavattini, sono state acquistate abitazioni in virtù dei piani urbanistici che prevedevano lo spostamento a nord dello svincolo n°5. Le rampe dello svincolo andrebbero schermate sia per il rumore che per la propagazione di polveri soprattutto sul sottostante "Parco Ferravilla" che attualmente versa in un stato di abbandono</p> <p>si richiede che venga tenuta in debita considerazione la problematica anche se lo svincolo n°5 non sarà interessato direttamente dai lavori</p>	<p>In considerazione del fatto che il progetto preliminare prevedeva il confronto tra due soluzioni delle quali una aveva inizio ad una pk collocata a circa 600 più ad est di quella utilizzata nel progetto definitivo e prevedeva la demolizione e lo spostamento a nord dell'attuale rampa di svincolo collocata in prossimità del nucleo abitato di via Ferravilla e via Zavattini, è ragionevole ipotizzare che la verifica post operam degli impatti acustici sia attuata anche rispetto fronti più esposti al tracciato esistente e non solo a quelli del nuovo tratto in progetto.</p> <p>Lo stato di abbandono del parco citato nell'osservazione non rientra tra i temi oggetto della presente Valutazione di Impatto Ambientale anche se lo spostamento della pk 0+000 più ad est potrebbe generare un'estensione dell'intervento di mitigazione ambientale tramite il potenziamento della coltre boschiva come barriera alla diffusione di polveri.</p>	3	AP
11	Pk 1+450	parrocchia di Ognissanti in Cavazzoli	<ul style="list-style-type: none"> <li>- la rotonda di collegamento tra via Hiroshima e la bretella verso la rotonda nord "invade" l'area cortiliva della nuova scuola di infanzia</li> <li>- Lo svincolo di rete 2 interrompe via Hiroshima e la rende meno fruibile rispetto al progetto preliminare</li> <li>- le strade di servizio alla tangenziale potrebbero essere trasformate in piste ciclopedonali collegandole anche con via Modigliani</li> <li>- l'area a nord della bretella di collegamento tra la rotonda nord e via Hiroshima potrebbe essere adibita a verde pubblico attrezzato</li> <li>- eliminare la bretella di collegamento di via Hiroshima con la rotonda nord e lasciare via Hiroshima sul vecchio sedime passando sotto alla tangenziale</li> <li>- spostare la rotonda dal cortile della scuola</li> </ul>	<p>La soluzione adottata nel progetto definitivo sottoposto alla presente procedura di VIA è quella che presenta una configurazione più ordinata secondo un approccio impostato sulla tecnica di progettazione stradale. Tale soluzione consente inoltre l'utilizzo della rotonda esistente a sud dell'asse senza apportarvi sostanziali modifiche. Tutto questo ha però necessariamente richiesto una maggiore occupazione di suolo.</p> <p>Con un approccio che dia invece priorità alla riduzione dell'occupazione di suolo e all'abbattimento delle interferenze con l'area cortiliva della nuova scuola materna e degli edifici presenti in prossimità della viabilità, è possibile fare una valutazione della soluzione proposta nella presente osservazione.</p> <p>Da una prima sommaria analisi, la soluzione che per garantire il collegamento con Cavazzoli, mantiene via Hiroshima nel suo sedime sia quella che presenta minore consumo di suolo e minori interferenze sul contesto. In tale caso potrebbe essere però necessario ipotizzare un aumento del diametro della rotonda a sud dell'asse della tangenziale per consentire che su di essa si attestino i 6 rami di collegamento con le viabilità esistenti o in progetto (ingresso verso la tangenziale, via Hiroshima direzione Cavazzoli, bretella di collegamento delle due rotonde di svincolo, accesso alla viabilità verso il nuovo comparto AP9, via Hiroshima direzione sud, accesso alla centrale Rete2). Nel caso che non fosse possibile prevedere un aumento del raggio della rotonda, potrebbe essere ipotizzata una ridefinizione del numero dei rami incidenti (ipotizzando una modifica dell'accesso alla centrale Rete2).</p> <p>Nel caso non sia fattibile una soluzione alternativa al tracciato di collegamento di via Hiroshima a nord della Tangenziale, si provvederà a traslare il centro della rotonda per evitare interferenze con il cortile della scuola materna e si valuterà l'opportunità di creare una fascia di mitigazione tra la bretella stessa e il tessuto residenziale di Cavazzoli.</p> <p>Per quanto riguarda i collegamenti ciclopedonali, nei successivi livelli di progettazione, le piste di manutenzione che già si collegano con via Guernica, potrebbero essere collegate anche a via Modigliani nell'ambito della eventuale realizzazione della fascia di mitigazione.</p> <p>Anche via Normandia potrebbe essere collegata per la mobilità ciclo-pedonale a questi percorsi utilizzando l'esistente sottopasso interpodale a via Bertani Davoli e la viabilità che lo collega a via Guernica. In questo modo si potrebbero connettere a via Hiroshima i percorsi ciclopedonali a lato della nuova tangenziale per dare continuità alla rete in ambito extraurbano con quella più prettamente urbana. In sede di progettazione esecutiva e di definizione degli accordi conseguenti alle procedure di esproprio si potrà prevedere la conversione delle viabilità interpodali private in viabilità ciclabili ad uso pubblico.</p>	2	AP

12	Pk 5+600	Comune di S. Ilario	<p>il PRIT prevede al realizzazione della via Emilia bis, il PTCP prevede la via Emilia bis, il PRG vigente e il PSC adottato di S. Ilario prevedono la via Emilia bis, i comuni di S. Ilario e Gattatico hanno iniziato la realizzazione di alcuni tratti di via E-bis, la provincia di RE ha redatto il progetto preliminare della via E-bis nel tratto ovest.</p> <p>richiede:                      in considerazione della valenza territoriale del progetto che vengano inseriti tra gli enti competenti per l'approvazione del progetto anche i comuni interessati dal passaggio della futura via Emilia bis</p>	<p>Come riportato in introduzione, la successiva fase di approvazione del progetto prevede la convocazione di una CdS alla quale parteciperanno tutti gli altri enti territorialmente tenuti ad esprimere pareri e nulla osta tra i quali la Regione ER e la Provincia.</p>	1	A
			<p>il progetto sottoposto a VIA confluisce sulla via Emilia storica senza prevedere la futura prosecuzione verso ovest in attuazione degli strumenti urbanistici e territoriali vigenti (PRIT, PTCP, PSC/PRG) citati</p> <p>richiede:                      la revisione del progetto prevedendo il collegamento con la futura prosecuzione con la citata via Emilia-bis</p>	<p>Il tracciato così come è stato progettato è compatibile con il prolungamento della strada in direzione ovest, sia ipotizzando un tracciato a carreggiata singola (tramite la realizzazione di una rotonda), sia ipotizzando un prolungamento a quattro corsie (con conseguente raddoppio dell'attuale tratto a due corsie e realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati con collegamento verso la via Emilia a sud).</p>	2	AP
13	Pk 3+425	Bigi Riccardo	<p>Il progetto comporta la perdita di filari produttivi per oltre 100 m di filari di vigneto su 3500 mq di superficie. La perdita di vigneto effettiva sarà anche maggiore perché andranno ripristinate le capezzagne. Il vigneto impiantato nella part 112 sarà danneggiato dalla bretella di collegamento e relative fasce di mitigazione.</p>	<p>Il progetto, nella sezione relativa agli espropri, definisce l'indennizzo dei danni conseguenti alla realizzazione della nuova infrastruttura secondo le modalità previste dalla specifica normativa.</p>	5	NP
			<p>Chiede di eliminare dalla part 112 la fascia di mitigazione o ridurla al massimo</p>	<p>Nel tratto oggetto dell'osservazione, le mitigazioni ambientali previste si limitano ad un filare arboreo, realizzato con specie autoctone, collocato in prossimità della bretella. L'intervento di mitigazione, nell'ambito di una progettazione integrata, non ha solo una valenza rivolta alla riduzione degli impatti ma è teso ad una riqualificazione complessiva del paesaggio. Rientra tra quelli di tipo naturalistico finalizzato ad un migliore inserimento dell'infrastruttura nel territorio, attraverso il mascheramento, la riqualificazione paesaggistica e l'ombreggiamento della strada.</p>	3	NA
			<p>Chiede di traslare l'asse principale a sud e ridurre le dimensioni dello svincolo;</p>	<p>Secondo quanto concordato negli incontri tecnici presso il Ministero dell'Ambiente tenutisi durante la fase di aggiornamento del progetto, la bretella di collegamento tra lo svincolo "Pieve Modolena" e via Rinaldi ricalca, per quanto possibile, tratti di viabilità esistente (via Ferraroni). Essendo presenti sul lato ovest alcune abitazioni è stato previsto l'allargamento della sede stradale sul lato est.</p> <p>Lo svincolo adottato è di una tipologia che consente, nel rispetto delle distanze di visibilità per l'ingresso/uscita dalla rotonda, il minore ingombro planimetrico possibile mentre l'asse è già collocato più a sud possibile compatibilmente con la necessità di dovere scendere al di sotto della ferrovia Milano-Bologna con le rampe del sottopassaggio.</p>	2	NA
			<p>Chiede di lasciare il sottopasso di via Marx di dimensioni sufficienti per il transito di mezzo agricoli di grandi dimensioni</p>	<p>Il sottopasso di via Marx presenta una sezione di tipo C e altezza minima di 5.00 m secondo quanto previsto dalla norme di progettazione stradale.</p>	4	NP

14	Pk 3+425	Tognoni Francesco	<p>il proprietario dei terreni svolge attività agricola quale unica attività, l'azienda agricola è già circondata da infrastrutture.</p> <p>La bretella in progetto è posizionata a distanza esigua dal nucleo aziendale e il fosso "Fossetto" viene ulteriormente spostato. La distanza tra il ciglio stradale e il fabbricato risulta inferiore a 40 m e dal fosso in progetto è inferiore a 20 m contro i 60 attuali, lo spazio lasciato libero compromette futuri ampliamenti del complesso aziendale in direzione Ovest</p> <p>si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di spostare verso ovest il tracciato della bretella;</li> </ul>	<p>Il posizionamento della bretella a sud della ferrovia dipende da vincoli territoriali molto stringenti. La rotatoria e il tracciato fino all'intersezione con l'attuale via Ghisleri è determinato dall'urbanizzazione App14 e App 19 in corso di attuazione. Lo spostamento del "Fossetto" è invece determinato dalla sovrapposizione dello stesso al tracciato stradale.</p> <p>Per quanto riguarda la limitazione delle possibilità di ampliamento del complesso aziendale, la fascia di rispetto per viabilità del tipo C è di 20 m dal confine stradale e non interferisce con gli edifici esistenti. Rimangono vaste aree di possibile ampliamento verso nord e verso est.</p> <p>Il centro aziendale si verrà a trovare a 293 m dal tracciato della tangenziale e a 35 m dal ramo sud della nuova strada di accesso allo svincolo di Pieve Modolena.</p>	2	AP
			<p>l'azienda subirà un forte ridimensionamento a seguito della perdita di terreni agricoli condotti in affitto a nord della ferrovia, tali terreni sono indispensabili per rispettare i disciplinari di produzione del latte per destinazione casearia e per i piani di spandimento liquami zootecnici, a opera ultimate l'azienda subirà un pesante danno</p>	<p>Per quanto riguarda il ridimensionamento della superficie aziendale a seguito di ablazione di terreni condotti in affitto, le norme in materia di esproprio prevedono un'apposita indennità a favore dell'affittuario avente diritto, corrispondente al valore venale della superficie.</p> <p>I danni lamentati dai Tognoni sull'operatività dei mezzi per le operazioni di fienagione, per l'approvvigionamento di fieno e per lo spandimento dei reflui zootecnici, si ripercuotono, in ultima analisi, sui costi di produzione e, dunque, sulla redditività aziendale. Questo tipo di danno reddituale è compensato dalla Legge con una indennità aggiuntiva al coltivatore diretto o IAP, corrispondente al valore agricolo.</p> <p>Il SIA, nei capitoli relativi agli aspetti del sistema agroalimentare, indaga e approfondisce il sistema produttivo legato al Parmigiano -Reggiano, una delle produzioni più importanti dell'Emilia Romagna e, indubbiamente, il principale prodotto caseario regionale. Le aziende agricole zootecniche da latte sono state identificate, descritte e cartografate utilizzando due fonti: i dati forniti dal Sistema Informativo Agricolo Regionale (SIAR) e quelli forniti dall'Istituto Zooprofilattico della Lombardia e dell'Emilia-Romagna (IZSLER). L'azienda agricola Tognoni è stata oggetto di attente osservazioni nel SIA riportate nel capitolo Impatti per il sistema agroalimentare e rurale. Essa, identificata col n. 65694 e cod. ASL 033RE590, risulta allevare 100 capi complessivi di bovini da latte (fonte IZSLER), con 26,38 ettari di SAU di terreni in conduzione (proprietà+affitto, dati all'ottobre 2012 su fonte SIAR). Si è rilevato come a seguito della realizzazione delle opere, l'azienda perderà circa 1,16 ettari della superficie condotta, pari al 4,4% dei terreni complessivi (tra proprietà e affitto);</p>	5	NP

14	Pk 3+425	Tognoni Francesco	<p>ci saranno ripercussioni sulla produttività e longevità dei bovini allevati a causa del degrado dei foraggi,</p>	<p>In merito alla questione sollevata nell'osservazione sulla produttività e longevità degli animali allevati alimentati con foraggi maggiormente inquinati, si controdeduce che il problema non trova riscontro nelle rilevazioni ufficiali del "Piano nazionale per la ricerca dei residui (PNR)" del Ministero della Salute, né nel Sistema rapido di allerta per alimenti e mangimi (Rapid Alert System for Food and Feed – RASFF) della UE. D'altra parte occorre considerare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che il traffico previsto sulla rampa di accesso allo svincolo di Pieve Modolena non sarà intenso;</li> <li>- che la distanza minima fra la fonte emittente, ovvero il flusso del traffico, e il bordo delle prime coltivazioni è piuttosto ampia, compresa fra 20 e 40 m, e che la maggior parte delle emissioni ricade nei primi metri dal flusso veicolare;</li> <li>- che il parco macchine circolante e la qualità dei combustibili sono in costante miglioramento per quanto riguarda le emissioni;</li> <li>- le molteplici vie attraverso cui i contaminanti arrivano sui suoli e sulle colture: per esempio la deposizione atmosferica di inquinanti prodotto da altre fonti (es industriali) o l'utilizzo agricolo di materiali contenenti sostanze inquinanti (es. concimi chimici, diserbanti, insetticidi, fungicidi, geodisinfestanti, ecc...);</li> <li>- i liquami suinicoli, i concimi chimici, gli agrofarmaci ed i fanghi di depurazione sono fonti di metalli pesanti in agricoltura.</li> </ul>	3	NP
			<p>Si richiede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- confermare e mantenere l'attraversamento a raso della bretella per consentire il transito dei mezzi agricoli e quelli diretti al caseificio</li> <li>- garantire l'accesso ai fondi collocati a nord della ferrovia condotti in affitto tramite sottopassi idonei ai mezzi agricoli</li> </ul>	<p>Premesso che nel progetto definitivo non è prevista la possibilità di attraversamento a raso della bretella per ragioni di sicurezza della circolazione, al fine di dare continuità ai percorsi interpoderali e per dare accessibilità alle attività che si trovano su via Ghisleri, nella fase di aggiornamento del progetto dovrà essere prevista la realizzazione di una strada di arroccamento al piede del corpo stradale. Tale strada di arroccamento assolverà alla funzione di accesso di manutenzione al lato sud del sottopasso e di collegamento interpoderale per le proprietà collocate a est ed ovest della bretella.</p> <p>Le aree collocate a nord della ferrovia sono tutte raggiungibili tramite le piste di arroccamento ed un sottopasso interpoderale di sezione conforme a quanto previsto dalla normativa di progettazione stradale.</p>	4	AP
15	Pk 0+450	Catellani Angelo, Lorena e Dall'Aglio Annunciata	<p>Si rileva la traslazione del tracciato a nord rispetto al progetto preliminare                      Si richiede che il tracciato sia più aderente alla ferrovia</p>	<p>Il tracciato, nel passaggio dal progetto preliminare a quello definitivo, è stato traslato a nord per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente senza interferire con l'edificio esistente (casa Catellani).</p> <p>È possibile verificare la fattibilità di una leggera ottimizzazione dell'asse per fare in modo che il tracciato determini un minore ingombro di suoli a discapito di singole preesistenze (l'edificio Casa Catellani, che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) a vantaggio dell'intero nucleo abitato collocato lungo via Campioli, in prossimità della nuova infrastruttura.</p>	2	AP
			<p>Si rileva che i vincoli delle fasce di rispetto interessano i fabbricati e le aree cortilive ed è presente una incoerenza urbanistica poiché il PSC e PTCP definiscono i principi di ridurre il consumo di suolo e di mantenere l'affiancamento della Tang alla ferrovia</p>	<p>Il tracciato nel tratto in questione è coerente con i principi degli strumenti di pianificazione urbanistica che prevedono la realizzazione del prolungamento della Tangenziale Nord mantenendosi sempre a nord della ferrovia storica Milano Bologna e all'interno del "corridoio infrastrutturale di progetto".</p>	1	AP

15	Pk 0+450	Catellani Angelo, Lorena e Dall'Aglio Annunciata	<p>Si rileva: la creazione di fondi interclusi la mancanza di collegamenti interpoderali</p>	<p>Non sono previsti fondi interclusi o la mancanza di collegamenti interpoderali in quanto è prevista la realizzazione di una pista di manutenzione che passa al di sotto dell'impalcato del ponte di attraversamento del torrente Crostolo di altezza pari a 5,00 m. Per mezzi di ingombro superiore è previsto un accesso dalla rotonda Rete2 utilizzando le piste di manutenzione che verranno realizzate sia a sud che a nord del corpo stradale.</p>	4	NP
			<p>creazione di residui non coltivabili per effetti derivanti dall'inquinamento</p>	<p>In merito alla questione sollevata nell'osservazione si controdeduce che occorre considerare che: la maggior parte delle emissioni ricade nei primi metri dal flusso veicolare; che il parco macchine circolante e la qualità dei combustibili sono in costante miglioramento per quanto riguarda le emissioni; le molteplici vie attraverso cui i contaminanti arrivano sui suoli e sulle colture: per esempio la deposizione atmosferica di inquinanti prodotto da altre fonti (es industriali) o l'utilizzo agricolo di materiali contenenti sostanze inquinanti (es. concimi chimici, diserbanti, insetticidi, fungicidi, geodisinfestanti, ecc...);</p>	3	NP
			<p>Si rileva la creazione di residui non coltivabili per dimensioni e la mancanza dell'elenco ditte (senza il quale non è possibile conoscere l'indennità spettante ai proprietari dei terreni). Si chiede che il ministero IMPONGA il deposito dell'elenco ditte e ripubblichi il progetto</p>	<p>Come riportato in introduzione, al momento della comunicazione di avvio del procedimento funzionale alla dichiarazione di pubblica utilità i proprietari potranno formulare osservazioni e richieste relative alle indennità di esproprio. È inoltre prevista la possibilità da parte dei proprietari di richiedere l'estensione delle procedure di esproprio ai reliquati non agevolmente utilizzabili. L'elenco ditte pertanto non è un documento significativo al fine della Valutazione di Impatto Ambientale. Il costo generale dell'opera utilizzato nelle valutazioni costi/benefici (che hanno effettivamente incidenza su considerazioni di carattere ambientale) comprende la componente prevista per gli espropri, che è stata calcolata puntualmente ma per queste valutazioni viene utilizzata nel suo valore complessivo.</p>	5	NP
16	Pk 4+375	Poli Franco per Soc.Agr. Ettore	<p>la soc agr svolge con unica attività quella di coltivazione a prevalente indirizzo viti-vinicolo, utilizzando mezzi e attrezzature di notevoli dimensioni chiede: che il sottopasso di via Marx mantenga dimensioni da consentire il transito di mezzi di qualsiasi tipologia e dimensione</p>	<p>Il sottopasso di via Marx presenta una sezione di tipo C e altezza minima di 5.00 m secondo quanto previsto dalla norme di progettazione stradale.</p>	4	NP
17	Pk 0+275	Mazzoli	<p>il tracciato è stato traslato a nord contro le indicazioni della verifica di assoggettabilità e le previsioni urbanistiche, causato dalla modifica dello svincolo Rete2 che causa notevole consumo di suolo</p>	<p>Il tracciato nel tratto in questione è coerente con i principi degli strumenti di pianificazione urbanistica che prevedono la realizzazione del prolungamento della Tangenziale Nord mantenendosi sempre a nord della ferrovia storica Milano Bologna e all'interno del "corridoio infrastrutturale di progetto".</p>	1	NP
			<p>il confronto tra le alternative dello svincolo ha limitato le sue analisi alle aree vicine allo stesso senza considerare il tracciato nella sua interezza chiede che il progetto sia rivisto in funzione di una maggiore salvaguardia ambientale e minore consumo di suolo,</p>	<p>Sulla sponda destra del torrente Crostolo, stante la posizione vincolante della sezione di attacco con la tangenziale esistente ed i vincoli derivanti dalla normativa di progettazione stradale, il tracciato non ha subito modifiche planimetriche sostanziali rispetto alla soluzione prevista dal progetto preliminare. Il tracciato è stato ottimizzato SOLAMENTE PER IL TRATTO AD OVEST DEL TORRENTE (quindi fuori dalla zona di interesse del richiedente) per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente e lo svincolo Rete2</p>	2	NA

17	Pk 0+275	Mazzoli	<p>manca il particellare di esproprio compromettendo le valutazioni costi/benefici del progetto, lo spostamento del tracciato compromette le capacità edificatorie del lotto chiede che il progetto si ripubblicato includendo il particellare</p>	<p>Come riportato in introduzione, al momento della comunicazione di avvio del procedimento funzionale alla dichiarazione di pubblica utilità i proprietari potranno formulare osservazioni e richieste relative alle indennità di esproprio. L'elenco ditte pertanto non è un documento significativo al fine della Valutazione di Impatto Ambientale. Il costo generale dell'opera utilizzato nelle valutazioni costi/benefici (che hanno effettivamente incidenza su considerazioni di carattere ambientale) comprende la componente prevista per gli espropri, che è stata calcolata puntualmente ma per queste valutazioni viene utilizzata nel suo valore complessivo. Le singole indennità di esproprio verranno definite nelle successive fasi di progettazione una volta che lo stesso non subirà più modifiche e pubblicate quando verranno avviate le procedure approvazione e di apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio secondo quanto previsto dalle normative specifiche.</p> <p>Relativamente alle capacità edificatorie del lotto, considerato l'avanzamento del percorso di progettazione e dei sopra citati vincoli di carattere progettuale e normativo, a breve sarà possibile definire la posizione del tracciato del prolungamento della Tangenziale Nord e le interferenze dirette e conseguenti all'apposizione dei vincoli derivanti dalle fasce di rispetto stradale.</p> <p>Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto, la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	5	NP
18	Pk 2+925	Immovilli Erio	<p>il tracciato interessa l'abitazione in modo diretto, l'altro fabbricato si troverebbe a circa 25 m dalla strada, non è stato possibile investire sul fabbricato destinato all'azienda agricola e non ha potuto attuare interventi edilizi previsti negli strumenti urbanistici previgenti, è stata depositata domanda di permesso di costruire tenuta in sospeso in attesa di definizione del progetto della Tang, ad opera terminata l'intervento edilizio non sarà più attuabile, le fasce di rispetto genereranno una inedificabilità di tutto il lotto, parte dei terreni sono destinati a produzione di uva per vinificazione che verranno compromessi dalla riduzione delle superfici coltivabili e dall'inquinamento indotto dalla nuova strada, ad opera terminata tutte le proprietà subiranno un notevole deprezzamento</p> <p>Si richiede di tenere in debita considerazione le drammatiche condizioni in cui versa lo scrivente</p> <p>sulla proprietà esiste una strada interpodereale gravata da servitù che dovrà essere ripristinata, la modifica di via Ferraroni a seguito della costruzione del sottopasso impedirà l'accesso alla proprietà e dovrà essere rivisto</p>	<p>Il tema dell'edificabilità e degli indennizzi non rientrano tra i temi oggetto di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.</p> <p>Nella sezione relativa agli espropri è stato valutato l'indennizzo secondo quanto previsto dalle normative vigenti in materia per gli edifici direttamente interferenti con il tracciato stradale, per le capacità edificatorie dei terreni interessati e per la riduzione delle aree coltivabili.</p> <p>Conclusa la definizione della posizione del tracciato sarà possibile valutare le ricadute complessive sulle capacità edificatorie del lotto. Per quanto concerne la possibilità di delocalizzazione di edificabilità quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura si rimanda alla puntuale valutazione che l'Amministrazione Comunale, in fase di adeguamento degli strumenti urbanistici al progetto viario definitivo, farà circa la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco. Si segnala la necessità che tali individuazioni vengano effettuate seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p> <p>Per le viabilità interpodereali, le conseguenti servitù e gli accessi sono stati tutti analizzati e ripristinati nel progetto ma potranno essere aggiornati a seguito della nuova pubblicazione che verrà fatta durante la fase di approvazione del progetto e attivazione delle procedure di esproprio.</p>	5	AP
			<p>sulla proprietà esiste una strada interpodereale gravata da servitù che dovrà essere ripristinata, la modifica di via Ferraroni a seguito della costruzione del sottopasso impedirà l'accesso alla proprietà e dovrà essere rivisto</p>	<p>Per le viabilità interpodereali, le conseguenti servitù e gli accessi sono stati tutti analizzati e ripristinati nel progetto ma potranno essere aggiornati a seguito della nuova pubblicazione che verrà fatta durante la fase di approvazione del progetto e attivazione delle procedure di esproprio.</p>	4	NP

19	Pk 0+225	Avv. Ciriesi per Ruozzi	<p>il tracciato è stato traslato a nord contro le indicazioni della verifica di assoggettabilità e le previsioni urbanistiche, causato dalla modifica dello svincolo Rete2 che causa notevole consumo di suolo</p>	<p>Il tracciato nel tratto in questione è coerente con i principi degli strumenti di pianificazione urbanistica che prevedono la realizzazione del prolungamento della Tangenziale Nord mantenendosi sempre a nord della ferrovia storica Milano Bologna e all'interno del "corridoio infrastrutturale di progetto".</p>	1	NP
			<p>il confronto tra le alternative dello svincolo ha limitato le sue analisi alle aree vicine allo stesso senza considerare il tracciato nella sua interezza. chiede che il progetto sia rivisto in funzione di una maggiore salvaguardia ambientale e minore consumo di suolo.</p>	<p>Sulla sponda destra del torrente Crostolo, stante la posizione della sezione di attacco con la tangenziale esistente ed i vincoli derivanti dalla normativa di progettazione stradale, il tracciato non ha subito modifiche planimetriche sostanziali rispetto alla soluzione prevista dal progetto preliminare. Il tracciato è stato modificato SOLAMENTE PER IL TRATTO AD OVEST DEL TORRENTE CROSTOLO per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente e lo svincolo Rete2.</p>	2	NA
			<p>manca il particellare di esproprio compromettendo le valutazioni costi/benefici del progetto; chiede che il progetto sia ripubblicato includendo il particellare</p>	<p>Come riportato in introduzione, al momento della comunicazione di avvio del procedimento funzionale alla dichiarazione di pubblica utilità i proprietari potranno formulare osservazioni e richieste relative alle indennità di esproprio. L'elenco ditte pertanto non è un documento significativo al fine della Valutazione di Impatto Ambientale. Il costo generale dell'opera utilizzato nelle valutazioni costi/benefici (che hanno effettivamente incidenza su considerazioni di carattere ambientale) comprende la componente prevista per gli espropri, calcolata puntualmente ma utilizzata nel suo valore totale. Le singole indennità di esproprio verranno definite nelle successive fasi di approvazione del progetto una volta che lo stesso non subirà più modifiche e quando verranno avviate le procedure di apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio secondo quanto previsto dalle normative specifiche. Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	5	NP
20	Pk 6+300	Comune di Cavriago	<p>il progetto prevede lo sbocco sulla via Emilia oltre i due accessi alla zona ind Corte Tegge; la zona industriale ha importanza sovracomunale e il nuovo svincolo dovrebbe essere dedicato ad essa; valutazione negativa della mancanza dell'ingresso diretto con conseguente probabilità di blocchi della circolazione richiede: di riconsiderare il progetto al fine di migliorare l'accesso alla zona industriale scaricando la via Emilia spostare la rotatoria di ingresso sull'accesso a via Gorganza/dell'Industria ipotizzare una bretella che dia accesso diretto all'espansione della nuova zona industriale lato ovest (via Lama)</p>	<p>La soluzione scelta rispetto alle numerose alternative considerate è quella che prevede un bilancio costi benefici migliore (vedi elaborato elab. SIA 05.23 T00IA30AMBRE03A - allegato C - Valutazione delle configurazioni alternative degli svincoli di progetto pagg 64 e segg). Nel documento cod PD 01.4 T00SG01GENRE01A Studio di Traffico è possibile rilevare che anche analizzando i soli indicatori relativi agli aspetti trasportistici (velocità media nel nodo e lunghezza complessiva delle code) la soluzione prospettata risulta la più efficace in termini di fluidità del nodo e di conseguenza anche per gli utenti della zona industriale di Corte Tegge. Questo non toglie che in sede di approvazione del progetto definitivo possano essere valutate ottimizzazioni del funzionamento della viabilità all'interno del comparto industriale ed i suoi accessi alla nuova infrastruttura sia per la parte che si attesta sull'espansione prevista sul lato ovest che sulla parte che si attesta su via Prati Vecchi con un eventuale</p>	2	AP

				raddoppio del numero di corsie nel tratto di collegamento tra via Prati Vecchi e la rotonda in progetto.		
21	Pk 0+000	Spaggiari per cond. Antica Corte	Il richiedente ritiene iniquo e fortemente penalizzante considerare il punto di partenza del progetto nel punto in cui è collocato ora quando la soluzione prevista dal PSC adottato prevedeva lo spostamento dello svincolo a nord, lontano dal nucleo abitato.	In considerazione del fatto che il progetto preliminare prevedeva il confronto tra due soluzioni delle quali una aveva inizio ad una pk collocata a circa 600 più ad est di quella utilizzata nel progetto definitivo e prevedeva la demolizione e lo spostamento a nord dell'attuale rampa di svincolo collocata in prossimità del nucleo abitato di via Ferravilla, è ragionevole ipotizzare che la verifica post operam degli impatti acustici sia attuata anche rispetto fronti più esposti al tracciato esistente e non solo a quelli del nuovo tratto in progetto.	2	AP
			<p>Si ritiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che, come già evidenziato per il progetto preliminare, il mantenimento dell'attuale svincolo provocherà un forte aumento della rumorosità e dell'inquinamento;</li> <li>- estensione del limite di rilievo in presenza di concorsualità non mitigate da 250 a 500 m;</li> <li>- successiva verifica ad opere di mitigazione realizzate che i limiti non siano superati.</li> </ul> <p>Si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la verifica della zonizzazione acustica dei ricettori R024 e R025 con rilevazioni posizionate sul lato nord dei fabbricati;</li> <li>- si richiede che venga realizzata adeguata barriera di mitigazione sul lato sud dello svincolo via Città di Cutro.</li> <li>- la motivazione del limite di tollerabilità elevato adottato considerato che la zona è residenziale</li> </ul>	<p>La definizione dei limiti dei punti R024 e R025 deriva dalla sovrapposizione di più zone con differenti limiti acustici. Dall'applicazione delle indicazioni dettate dalla Zonizzazione Acustica Comunale (approvata con DCC 5167/70 del 05.04.2011) i punti oggetto della osservazione sono interessati dalla fascia B tra 100 e i 250 m dalla linea FS Mi-Bo (lim 65-55 dBA), dalla fascia B tra 100 e i 250 m dalla Tangenziale Nord (lim 65-55 dBA), dalla fascia di 100 m da viabilità Urbana di Scorrimento – via Città di Cutro (lim 60-70 dBA). Si trovano inoltre all'interno della zona Residenziale mista Classe III (lim 60-50 dBA).</p> <p>La normativa prevede che il limite generale sia dettato dalla condizione più gravosa che in questo caso corrisponde al limite della fascia di 100 m dalla viabilità Urbana di Scorrimento – via Città di Cutro, che ha come limite 70-60 dBA.</p> <p>L'applicazione dei criteri di concorsualità prevede che la parte in progetto deve verificare che con il contributo della nuova opera non si superino i limiti di zona. Nel nostro caso, dalla lettura dell'allegato 3 "Risultati puntuali e verifica limiti simulazioni" al documento cod. PD_09.1 T00SG03AMBRE01B "Studio Acustico – Relazione" si può constatare che il contributo della parte in progetto, senza mitigazioni, fornisce dei valori pari a 50,6-47,7 dBA quindi ancora lontani dal limite. Con l'inserimento delle mitigazioni il contributo diventa quasi trascurabile (41,9-38,4 dBA). Anche lo svincolo di via città di Cutro presenta dei valori (57,6-51,4 dBA) che rientrano tra quelli che sono i suoi limiti (70-60 dBA) e rientra quasi nel limite di zonizzazione (60-50 dBA).</p> <p>Anche se è presumibile che non si abbiano modifiche sostanziali rispetto alle previsioni progettuali, in sede di progettazione esecutiva potrà essere portata la Pk 0+000 nel punto di inizio del progetto preliminare, approfondendo la verifica e valutando se sia necessario mitigare anche le rampe dello svincolo. Si potrà inoltre considerare la necessità di verifiche post operam particolarmente approfondite sugli edifici più direttamente esposti.</p>	3	AP
22	Pk 3+975	Corradini	- il tracciato va ad invadere aree cortilive delle abitazioni si richiede di spostare per quanto possibile il tracciato verso sud	In sede di aggiornamento del progetto o in sede di CdS di approvazione potrà essere valutata l'ottimizzazione del tracciato collocando la posizione del vertice della curva in un punto più a est al fine di anticipare l'avvicinamento dell'asse stradale alla ferrovia con conseguente allontanamento delle aree cortilive.	2	AP

22	Pk 3+975	Corradini	- il passaggio da quattro a due corsie causa incolonnamenti e compromissione del comfort abitativo, sono da verificare le prestazioni delle barriere acustiche	Le barriere acustiche sono state dimensionate secondo le modellazioni previste dagli strumenti in uso attraverso modellazione previsionali georeferenziate (vedi elab cod PD 09.1 T00SG03AMBRE01B - Studio Acustico – Relazione cap 3) e richiesti dalle linee guida di Ispra. Tali valutazioni progettuali potranno essere verificate con rilevazioni post operam una volta aperta al traffico la nuova viabilità.	3	AP
			il tracciato comporta una riduzione delle aree coltivabili con compromissione delle capacità di coltivazione di foraggi e spandimento liquami compromettendo la capacità di produzione e allevamento di bovini per la produzione di latte con conseguenze sui rapporti costi/benefici dell'azienda	Il SIA, nei capitoli relativi agli aspetti del sistema agroalimentare, indaga e approfondisce il sistema produttivo legato al P-R, una delle produzioni più importanti dell'Emilia Romagna e, indubbiamente, il principale prodotto caseario regionale. Le aziende agricole zootecniche da latte sono state identificate, descritte e cartografate utilizzando due fonti: i dati forniti dal Sistema Informativo Agricolo Regionale (SIAR) e quelli forniti dall'Istituto Zooprofilattico della Lombardia e dell'Emilia-Romagna (IZSLER). L'azienda agricola del sig. Corradini è stata oggetto di attente osservazioni nel SIA riportate nel capitolo Impatti per il sistema agroalimentare e rurale. Essa, identificata col n. 57819 e cod. ASL 033RE149, risulta allevare 66 capi complessivi di bovini da latte (fonte IZSLER), con 12,26 ettari di SAU di terreni in conduzione (proprietà+affitto, dati all'ottobre 2012 su fonte SIAR). Si è rilevato come a seguito della realizzazione delle opere, l'azienda perderà circa 2,85 ettari della superficie condotta, pari al 23,2% dei terreni complessivi (tra proprietà e affitto). Per il ridimensionamento della superficie aziendale a seguito di ablazione di terreni affittati, le norme in materia di esproprio prevedono un'apposita indennità a favore dell'affittuario avente diritto, corrispondente al valore venale della superficie. Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.	5	NP

### 3.b Tabella settore 1 – Non conformità ai piani di programmazione urbanistica

N°	Pk prog	Richiedente	Sintesi Osservazioni e proposte / richieste	Controdeduzioni / adeguamenti	settore	Esito sintetico contro
7	Pk 4+475	avv Bertolani per 22 residenti in loc. case Pironi (via Ancini)	<p>La tangenziale verrà realizzata a 15 m circa dall'edificio più a sud, occorre prestare attenzione ai piani urbanistici della zona.</p> <p>L'osservazione richiama la necessità di prevedere la scrupolosa ottemperanza delle modalità attuative dell'opera (procedura urbanistica e verifica impatti ambientali).</p> <p>È necessario il censimento e valutazione degli strumenti per una positiva e celere attuazione del progetto.</p> <p>Occorre considerare la storia del luogo.</p> <p>E' opportuno porre attenzione alla corretta sequenza di aggiornamento degli strumenti urbanistici per la dich di pubblica utilità apposizione di vincoli espropriativi ed adeguare prima gli strumenti vigenti (PSC e POC) per permettere le osservazioni e limitare possibili ricorsi che ritarderebbero l'iter di approvazione/attuazione</p>	<p>Come riportato in premessa l'iter di adeguamento degli strumenti urbanistici non riguarda la presente procedura di VIA.</p> <p>Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto, la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	1	AP
8	Pk 6+300	Melloni	<p>gli strumenti urbanistici prevedono nelle aree di proprietà siti archeologici. Sono state fatte varie prospezioni per verificare la presenza di reperti senza ritrovamenti significativi, sono stati realizzate sopraelevazioni del piano d campagna con terreno per la formazione di prati stabili,</p> <p>è prevista dagli strumenti urbanistici la possibilità di edificazione di tipo artigianale e per deposito attrezzi finalizzati alle attività agricole;</p> <p>chiede che il terreno interessato dai vincoli archeologici non pregiudichi la realizzazione dei fabbricati ad uso artigianale e ricovero attrezzi</p>	<p>Per quanto riguarda il tema archeologico sulla parte di attestamento della Tangenziale sulla via Emilia a Corte Tegge, il tracciato non prevede volutamente sovrapposizioni con le aree che gli strumenti urbanistici individuano come "aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti" di tipo B2 del PTCP (art. 2.12 PSC e art. 47 PTCP). Considerata comunque l'aleatorietà dell'individuazione di tali aree i lavori di realizzazione della bretella e della rotatoria saranno sottoposti alla sorveglianza ed alla tutela della competente Soprintendenza che, nel parere di competenza prot. n° 11962 del 21.10.2014 ha richiesto indagini archeologiche preventive (trincee, saggi, carotaggi) con cadenza ogni 25 m.</p> <p>Per quanto riguarda le parti dell'osservazione relative a diritti di edificabilità e vincoli di carattere urbanistico si precisa che tali temi non riguardano tematiche che abbiano rilevanza nell'ambito di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale</p>	1	NP

9	Pk 0+725	Cervi Marisa, Catellani Fausto	<p>- il mancato rispetto dei distacchi previsti dalla decreto Galasso per l'attraversamento del Crostolo</p> <p>- la non adeguata considerazione della presenza di vincoli storico-tipologico previsto dal RUE</p>	<p>Il progetto oltre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale prevede il recepimento dell'autorizzazione paesaggistica che riguarda, tra le altre, anche le aree interessate dai vincoli previsti per le aste fluviali (cd Legge Galasso). Per quanto riguarda l'immobile denominato "casa Catellani" non risulta assoggettato al vincolo apposto con specifico decreto ex D.Lgs 42/2004 ma classificato come "Immobile rurale di interesse storico tipologico" (art 2.14 PSC e art. 4.6.4 RUE)</p> <p>Relativamente al vincolo di tipo storico tipologico, l'Amministrazione Comunale provvederà a verificare, nell'ambito del procedimento di adeguamento degli strumenti urbanistici al tracciato viario, la permanenza del vincolo relativo al fabbricato di cui alla scheda del RUE n. 17B20 del fascicolo R4 a fronte delle attuali condizioni statico-architettoniche dell'edificio.</p> <p>Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, in sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	1	AP
12	Pk 5+600	Comune di S. Ilario	<p>il PRIT prevede al realizzazione della via Emilia bis, il PTCP prevede la via Emilia bis, il PRG vigente e il PSC adottato di S. Ilario prevedono la via Emilia bis, i comuni di S. Ilario e Gattatico hanno iniziato la realizzazione di alcuni tratti di via E-bis, la provincia di RE ha redatto il progetto preliminare della via E-bis nel tratto ovest.</p> <p>richiede: in considerazione della valenza territoriale del progetto che vengano inseriti tra gli enti competenti per l'approvazione del progetto anche i comuni interessati dal passaggio della futura via Emilia bis</p>	<p>Come riportato in introduzione, la successiva fase di approvazione del progetto prevede la convocazione di una CdS alla quale parteciperanno tutti gli altri enti territorialmente tenuti ad esprimere pareri e nulla osta tra i quali la Regione ER e la Provincia.</p>	1	A
15	Pk 0+450	Catellani Angelo, Lorena e Dall'Aglio Annunciata	<p>Si rileva che i vincoli delle fasce di rispetto interessano i fabbricati e le aree cortilive ed è presente una incoerenza urbanistica poiché il PSC e PTCP definiscono i principi di ridurre il consumo di suolo e di mantenere l'affiancamento della Tang alla ferrovia</p>	<p>Il tracciato nel tratto in questione è coerente con i principi degli strumenti di pianificazione urbanistica che prevedono la realizzazione del prolungamento della Tangenziale Nord mantenendosi sempre a nord della ferrovia storica Milano Bologna e all'interno del "corridoio infrastrutturale di progetto".</p>	1	AP
17	Pk 0+275	Mazzoli	<p>il tracciato è stato traslato a nord contro le indicazioni della verifica di assoggettabilità e le previsioni urbanistiche, causato dalla modifica dello svincolo Rete2 che causa notevole consumo di suolo</p>	<p>Il tracciato nel tratto in questione è coerente con i principi degli strumenti di pianificazione urbanistica che prevedono la realizzazione del prolungamento della Tangenziale Nord mantenendosi sempre a nord della ferrovia storica Milano Bologna e all'interno del "corridoio infrastrutturale di progetto".</p>	1	NP
19	Pk 0+225	Avv. Ciriesi per sig. Ruozi	<p>il tracciato è stato traslato a nord contro le indicazioni della verifica di assoggettabilità e le previsioni urbanistiche, causato dalla modifica dello svincolo Rete2 che causa notevole consumo di suolo</p>	<p>Il tracciato nel tratto in questione è coerente con i principi degli strumenti di pianificazione urbanistica che prevedono la realizzazione del prolungamento della Tangenziale Nord mantenendosi sempre a nord della ferrovia storica Milano Bologna e all'interno del "corridoio infrastrutturale di progetto".</p>	1	NP

### 3.c Tabella settore 2 - Progettazione

N°	Pk prog	Richiedente	Sintesi Osservazioni e proposte / richieste	Controdeduzioni / adeguamenti	settore	Esito sintetico contro
1	Pk 4+475	Arduini	Chiede di spostare lo scavalco della ferrovia di circa 900 m a est e portare il tracciato a sud della ferrovia interessando molti meno edifici e residenti con molti vantaggi di tipo economico e ambientale	Un eventuale anticipo dell'attraversamento della ferrovia richiederebbe una vasta occupazione di suolo con due curve delle dimensioni di quella presente nel progetto nel tratto a ovest del torrente Modolena, collocate sia a nord che a sud della ferrovia per consentirne l'attraversamento con un angolo di incidenza vicino ai 90°.	2	NA
2	Pk 2+075	Fantuzzi Loredana	in occasione della Verifica di Assoggettabilità è stata fatta osservazione richiedendo che fosse posta particolare attenzione al punto. Nella sezione 106 non compaiono i fabbricati, nella planimetria di progetto i fabbricati risultano a 1-2 m dalla strada e nella tav PD 19.08 il particellare rileva una parziale interferenza tra l'edificio e la strada stessa. Chiede: - la definizione della distanza tra il limite nord della strada e il fabbricato - l'integrazione della sezione 106 con il profilo del fabbricato, la barriera acustica, la scarpata, il fosso di scolo delle acque	Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n° 106 corrispondente alla pk 2+075 posta in un punto in prossimità dell'edificio di proprietà del richiedente.	2	AP
3	Pk 2+075	Morlini Anna, Fantuzzi Roberto, Loredana, Paola, Marialuisa	In occasione della Verifica di Assoggettabilità è stata fatta osservazione richiedendo che fosse posta particolare attenzione al punto. Nella sezione 106 non compaiono i fabbricati, nella planimetria di progetto i fabbricati risultano a 1-2 m dalla strada e nella tav PD 19.08 il particellare rileva una parziale interferenza tra l'edificio e la strada stessa. chiede: la distanza tra il limite nord della strada e il fabbricato, integrazione della sezione 106 con il profilo del fabbricato, la barriera acustica, la scarpata, il fosso di scolo delle acque	Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n° 106 corrispondente alla pk 2+075 posta in un punto in prossimità dell'edificio di proprietà del richiedente.	2	AP

4	Pk 3+000	Marelli	<p>si condivide la necessità di prolungare il sottopasso di via Ferraroni</p> <p>Lo stradello che collega le particelle 136 e 139 è dotato di un ponticello per lo scavalco del fosso di bonifica che andrebbe ripristinato</p>	<p>Il prolungamento del sottopasso esistente, così come richiesto dall'osservazione della circoscrizione durante la verifica di assoggettabilità, è stato previsto per dare continuità, soprattutto per la mobilità ciclopeonale, al collegamento tra gli edifici sparsi presenti a nord della ferrovia con le attività ed i servizi collocati a sud, in particolare a Pieve Modolena.</p> <p>In sede progettazione esecutiva verranno nuovamente verificati tutti i collegamenti interpoderali compresi gli eventuali ripristini di accessi e manufatti esistenti.</p>	2	NP
5	Pk 1+450	Bursi Giulio e altri (50)	<p>svincolo Rete2 e bretella di collegamento con via Hiroshima.</p> <p>Il progetto prevede la chiusura di via Hiroshima; la frazione si troverebbe chiusa tra la Tang, via Bertani e il Crostolo;</p> <p>c'è un inutile consumo di territorio di valore agricolo e paesaggistico;</p> <p>maggiori costi rispetto a soluzioni alternative;</p> <p>scorporo di fondi agricoli;</p> <p>Interruzione di via Guernica con danno ai residenti;</p> <p>Proposte alternative:</p> <p>1 - spostare a sud (15m) la rotatoria nord e collegare via Hiroshima con delle bretelle che si attestano sulla stessa</p> <p>2 - non interrompere via Hiroshima e attestarla sulla rotatoria sud passando sotto alla tangenziale</p>	<p>La soluzione adottata nel progetto Definitivo sottoposto alla presente procedura di VIA è quella che presenta una configurazione più ordinata secondo un approccio impostato sulla tecnica di progettazione stradale. Tale soluzione consente inoltre l'utilizzo della rotatoria esistente a sud dell'asse senza apportarvi sostanziali modifiche. Tutto questo ha però necessariamente richiesto una maggiore occupazione di suolo.</p> <p>Con un approccio che dia invece priorità alla riduzione dell'occupazione di suolo e all'abbattimento delle interferenze con l'area cortiliva della nuova scuola materna e degli edifici presenti in prossimità della viabilità, è possibile fare una valutazione delle due soluzioni alternative proposte nella presente osservazione.</p> <p>Di tali soluzioni potrà essere verificata la fattibilità e la compatibilità con la normativa di progettazione stradale e con le valutazioni trasportistiche.</p> <p>Da una prima sommaria analisi, la soluzione (proposta n°2) che per garantire il collegamento con Cavazzoli, mantiene via Hiroshima nel suo sedime sia quella che presenta minore consumo di suolo e minori interferenze sul contesto. In tale caso potrebbe essere però necessario ipotizzare un aumento del diametro della rotatoria a sud dell'asse della tangenziale per consentire che su di essa si attestino i 6 rami di collegamento con le viabilità esistenti o in progetto (ingresso verso la tangenziale, via Hiroshima direzione Cavazzoli, bretella di collegamento delle due rotatorie di svincolo, accesso alla viabilità verso il nuovo comparto AP9, via Hiroshima direzione sud, accesso alla centrale Rete2). Nel caso che non fosse possibile prevedere un aumento del raggio della rotatoria, potrebbe essere ipotizzata una ridefinizione del numero dei rami incidenti (ipotizzando una modifica dell'accesso alla centrale Rete2).</p> <p>Anche per la seconda soluzione (proposta n°1 - quella riportata nell'allegato all'osservazione, che prevede di traslare il collegamento per Cavazzoli schiacciandolo contro il rilevato della tangenziale) potrà essere verificata la fattibilità e la compatibilità con la normativa di progettazione stradale e con le valutazioni trasportistiche.</p> <p>Tra le due soluzioni proposte nell'osservazione si ritiene come più risolutiva e con benefici sia di costi che soprattutto di occupazione di suolo quella che prevede il passaggio di via Hiroshima sotto al rilevato della tangenziale per attestarsi sulla rotatoria esistente presso Rete2 (proposta n°2).</p>	2	AP
7	Pk 4+475	avv Bertolani per 22 residenti in loc. case Pironi (via Ancini)	<p>I richiedenti sono proprietari di case ex agricole ora ad uso civile, poste in una stretta area tra via Marx, ferrovia e torr Modolena.</p> <p>Viene positivamente constatato l'approccio tramite la verifica della localizzazione per motivazioni funzionali e a seguito di comparazione di più alternative;</p> <p>occorre tenere presente la presenza delle fasce di rispetto ferroviario</p>	<p>Lo spostamento del tracciato in strettissima aderenza alla linea ferroviaria è stato adottato principalmente per recepire le indicazioni emerse dal parere allegato alla Determinazione direttoriale di esclusione/assoggettabilità alla VIA del Ministero dell'Ambiente (prot DVA-2010-0022376 del 22.09.2010) alla quale è stato sottoposto il progetto nella sua fase preliminare. Tale scelta è stata fatta a beneficio della quasi totalità dei residenti a discapito di singole preesistenze prevedendo tutte le possibili mitigazioni e facendo sì che vengano rispettati i vincoli imposti dalle normative di settore. Tale scelta ha cercato inoltre di scongiurare la creazione di aree comprese tra due importanti ed impattanti infrastrutture quali la linea ferroviaria Milano-Bologna e la Tangenziale Nord in progetto e la creazione di un nucleo abitato "rinchiuso" su quattro fronti da barriere territoriali molto forti come</p>	2	NA

				appunto la linea FS. Il torrente Modolena, la tangenziale ed il cavalcavia di via Marx.		
8	Pk 6+300	Melloni	<p>la proprietà preferiva che venisse realizzata la bretella di collegamento sulla via Emilia così come previsto dal progetto preliminare,</p> <p>la vicina area industriale di Corte Tegge sarebbe facilmente raggiungibile dalla tangenziale utilizzando la viabilità esistente di via Gorganza</p>	<p>La soluzione scelta rispetto alle numerose alternative considerate è quella che prevede un bilancio costi benefici migliore (vedi elaborato elab. SIA 05.23 T00IA30AMBRE03A - allegato C - Valutazione delle configurazioni alternative degli svincoli di progetto pagg 64 e segg).</p> <p>Nel documento cod PD 01.4 T00SG01GENRE01A Studio di Traffico è possibile rilevare che anche analizzando i soli indicatori relativi agli aspetti trasportistici (velocità media nel nodo e lunghezza complessiva delle code) la soluzione prospettata risulta la più efficace in termini di fluidità del nodo e di conseguenza anche per gli utenti della zona industriale di Corte Tegge.</p> <p>Questo non toglie che in sede di approvazione del progetto definitivo possano essere valutate ottimizzazioni del funzionamento della viabilità all'interno del comparto industriale ed i suoi accessi alla nuova infrastruttura sia per la parte che si attesta sull'espansione prevista sul lato ovest che sulla parte che si attesta su via Prati Vecchi con un eventuale raddoppio del numero di corsie nel tratto di collegamento tra via Prati Vecchi e la rotonda in progetto.</p>	2	AP
9	Pk 0+725	Cervi Marisa, Catellani Fausto	<p>Chiedono la traslazione del tracciato sul confine nord del mapp 214 di proprietà segnala l'errore progettuale di avere previsto la strada a meno di 25 m dalla casa inferiori ai 40 previsti come rispetto stradale</p>	<p>Il tracciato, nel passaggio dal progetto preliminare a quello definitivo, è stato traslato a nord per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente senza interferire con l'edificio esistente (casa Catellani).</p>	2	AP
11	Pk 1+450	parrocchia di Ognissanti in Cavazzoli	<ul style="list-style-type: none"> <li>- la rotonda di collegamento tra via Hiroshima e la bretella verso la rotonda nord "invade" l'area cortiliva della nuova scuola di infanzia</li> <li>- Lo svincolo di rete 2 interrompe via Hiroshima e la rende meno fruibile rispetto al progetto preliminare</li> <li>- le strade di servizio alla tangenziale potrebbero essere trasformate in piste ciclopedonali collegandole anche con via Modigliani</li> <li>- l'area a nord della bretella di collegamento tra la rotonda nord e via Hiroshima potrebbe essere adibita a verde pubblico attrezzato</li> <li>- eliminare la bretella di collegamento di via Hiroshima con la rotonda nord e lasciare via Hiroshima sul vecchio sedime passando sotto alla tangenziale</li> <li>- spostare la rotonda dal cortile della scuola</li> </ul>	<p>La soluzione adottata nel progetto definitivo sottoposto alla presente procedura di VIA è quella che presenta una configurazione più ordinata secondo un approccio impostato sulla tecnica di progettazione stradale. Tale soluzione consente inoltre l'utilizzo della rotonda esistente a sud dell'asse senza apportarvi sostanziali modifiche. Tutto questo ha però necessariamente richiesto una maggiore occupazione di suolo.</p> <p>Con un approccio che dia invece priorità alla riduzione dell'occupazione di suolo e all'abbattimento delle interferenze con l'area cortiliva della nuova scuola materna e degli edifici presenti in prossimità della viabilità, è possibile fare una valutazione della soluzione proposta nella presente osservazione.</p> <p>Da una prima sommaria analisi, la soluzione che per garantire il collegamento con Cavazzoli, mantiene via Hiroshima nel suo sedime sia quella che presenta minore consumo di suolo e minori interferenze sul contesto. In tale caso potrebbe essere però necessario ipotizzare un aumento del diametro della rotonda a sud dell'asse della tangenziale per consentire che su di essa si attestino i 6 rami di collegamento con le viabilità esistenti o in progetto (ingresso verso la tangenziale, via Hiroshima direzione Cavazzoli, bretella di collegamento delle due rotonde di svincolo, accesso alla viabilità verso il nuovo comparto AP9, via Hiroshima direzione sud, accesso alla centrale Rete2). Nel caso che non fosse possibile prevedere un aumento del raggio della rotonda, potrebbe essere ipotizzata una ridefinizione del numero dei rami incidenti (ipotizzando una modifica dell'accesso alla centrale Rete2).</p> <p>Nel caso non sia fattibile una soluzione alternativa al tracciato di collegamento di via Hiroshima a nord della Tangenziale, si provvederà a traslare il centro della rotonda per evitare interferenze con il cortile della scuola materna e si valuterà l'opportunità di creare</p>	2	AP

				<p>una fascia di mitigazione tra la bretella stessa e il tessuto residenziale di Cavazzoli.</p> <p>Per quanto riguarda i collegamenti ciclopedonali, nei successivi livelli di progettazione, le piste di manutenzione che già si collegano con via Guernica, potrebbero essere collegate anche a via Modigliani nell'ambito della eventuale realizzazione della fascia di mitigazione.</p> <p>Anche via Normandia potrebbe essere collegata per la mobilità ciclo-pedonale a questi percorsi utilizzando l'esistente sottopasso interpodereale a via Bertani Davoli e la viabilità che lo collega a via Guernica. In questo modo si potrebbero connettere a via Hiroshima i percorsi ciclopedonali a lato della nuova tangenziale per dare continuità alla rete in ambito extraurbano con quella più prettamente urbana. In sede di progettazione esecutiva e di definizione degli accordi conseguenti alle procedure di esproprio si potrà prevedere la conversione delle viabilità interpoderali private in viabilità ciclabili ad uso pubblico.</p>		
12	Pk 5+600	Comune di S. Ilario	<p>il progetto sottoposto a VIA confluisce sulla via Emilia storica senza prevedere la futura prosecuzione verso ovest in attuazione degli strumenti urbanistici e territoriali vigenti (PRIT, PTCP, PSC/PRG) citati</p> <p>richiede:                  la revisione del progetto prevedendo il collegamento con la futura prosecuzione con la citata via Emilia-bis</p>	<p>Il tracciato così come è stato progettato è compatibile con il prolungamento della strada in direzione ovest, sia ipotizzando un tracciato a carreggiata singola (tramite la realizzazione di una rotonda), sia ipotizzando un prolungamento a quattro corsie (con conseguente raddoppio dell'attuale tratto a due corsie e realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati con collegamento verso la via Emilia a sud).</p>	2	AP
13	Pk 3+425	Bigi Riccardo	<p>Chiede di traslare l'asse principale a sud e ridurre la dimensioni dello svincolo;</p>	<p>Secondo quanto concordato negli incontri tecnici presso il Ministero dell'Ambiente tenutisi durante la fase di aggiornamento del progetto, la bretella di collegamento tra lo svincolo "Pieve Modolena" e via Rinaldi ricalca, per quanto possibile, tratti di viabilità esistente (via Ferraroni). Essendo presenti sul lato ovest alcune abitazioni è stato previsto l'allargamento della sede stradale sul lato est.</p> <p>Lo svincolo adottato è di una tipologia che consente, nel rispetto delle distanze di visibilità per l'ingresso/uscita dalla rotonda, il minore ingombro planimetrico possibile mentre l'asse è già collocato più a sud possibile compatibilmente con la necessità di dovere scendere al di sotto della ferrovia Milano-Bologna con le rampe del sottopassaggio.</p>	2	NA
14	Pk 3+425	Tognoni Francesco	<p>il proprietario dei terreni svolge attività agricola quale unica attività, l'azienda agricola è già circondata da infrastrutture. La bretella in progetto è posizionata a distanza esigua dal nucleo aziendale e il fosso "Fossetto" viene ulteriormente spostato. La distanza tra il ciglio stradale e il fabbricato risulta inferiore a 40 m e dal fosso in progetto è inferiore a 20 m contro i 60 attuali, lo spazio lasciato libero compromette futuri ampliamenti del complesso aziendale in direzione Ovest</p> <p>si richiede:                  - di spostare verso ovest il tracciato della bretella;</p>	<p>Il posizionamento della bretella a sud della ferrovia dipende da vincoli territoriali molto stringenti. La rotonda e il tracciato fino all'intersezione con l'attuale via Ghisleri è determinato dall'urbanizzazione App14 e App 19 in corso di attuazione. Lo spostamento del "Fossetto" è invece determinato dalla sovrapposizione dello stesso al tracciato stradale.</p> <p>Per quanto riguarda la limitazione delle possibilità di ampliamento del complesso aziendale, la fascia di rispetto per viabilità del tipo C è di 20 m dal confine stradale e non interferisce con gli edifici esistenti. Rimangono vaste aree di possibile ampliamento verso nord e verso est.</p> <p>Il centro aziendale si verrà a trovare a 293 m dal tracciato della tangenziale e a 35 m dal ramo sud della nuova strada di accesso allo svincolo di Pieve Modolena.</p>	2	AP
15	Pk 0+450	Catellani Angelo, Lorena e Dall'Aglio Annunciata	<p>Si rileva la traslazione del tracciato a nord rispetto al progetto preliminare</p> <p>Si richiede che il tracciato sia più aderente alla ferrovia</p>	<p>Il tracciato, nel passaggio dal progetto preliminare a quello definitivo, è stato traslato a nord per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente senza interferire con l'edificio esistente (casa Catellani).</p> <p>È possibile verificare la fattibilità di una leggera ottimizzazione dell'asse per fare in modo</p>	2	AP

				che il tracciato determini un minore ingombro di suoli a discapito di singole preesistenze (l'edificio Casa Catellani, che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) a vantaggio dell'intero nucleo abitato collocato lungo via Campioli, in prossimità della nuova infrastruttura.		
17	Pk 0+275	Mazzoli	il confronto tra le alternative dello svincolo ha limitato le sue analisi alle aree vicine allo stesso senza considerare il tracciato nella sua interezza chiede che il progetto sia rivisto in funzione di una maggiore salvaguardia ambientale e minore consumo di suolo,	Sulla sponda destra del torrente Crostolo, stante la posizione vincolante della sezione di attacco con la tangenziale esistente ed i vincoli derivanti dalla normativa di progettazione stradale, il tracciato non ha subito modifiche planimetriche sostanziali rispetto alla soluzione prevista dal progetto preliminare. Il tracciato è stato ottimizzato SOLAMENTE PER IL TRATTO AD OVEST DEL TORRENTE (quindi fuori dalla zona di interesse del richiedente) per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente e lo svincolo Rete2	2	NA
19	Pk 0+225	Avv. Ciriè per sig. Ruozì	il confronto tra le alternative dello svincolo ha limitato le sue analisi alle aree vicine allo stesso senza considerare il tracciato nella sua interezza. chiede che il progetto sia rivisto in funzione di una maggiore salvaguardia ambientale e minore consumo di suolo.	Sulla sponda destra del torrente Crostolo, stante la posizione della sezione di attacco con la tangenziale esistente ed i vincoli derivanti dalla normativa di progettazione stradale, il tracciato non ha subito modifiche planimetriche sostanziali rispetto alla soluzione prevista dal progetto preliminare. Il tracciato è stato modificato SOLAMENTE PER IL TRATTO AD OVEST DEL TORRENTE CROSTOLO per consentire l'adozione di una successione di curve e relativi raccordi che migliorassero la percorribilità del tratto di collegamento con la tangenziale esistente e lo svincolo Rete2.	2	NA
20	Pk 6+300	comune di Cavriago	il progetto prevede lo sbocco sulla via Emilia oltre i due accessi alla zona ind Corte Tegge; la zona industriale ha importanza sovracomunale e il nuovo svincolo dovrebbe essere dedicato ad essa; valutazione negativa della mancanza dell'ingresso diretto con conseguente probabilità di blocchi della circolazione richiede: di riconsiderare il progetto al fine di migliorare l'accesso alla zona industriale scaricando la via Emilia spostare la rotonda di ingresso sull'accesso a via Gorganza/dell'Industria ipotizzare una bretella che dia accesso diretto all'espansione della nuova zona industriale lato ovest (via Lama)	La soluzione scelta rispetto alle numerose alternative considerate è quella che prevede un bilancio costi benefici migliore (vedi elaborato elab. SIA 05.23 T00IA30AMBRE03A - allegato C - Valutazione delle configurazioni alternative degli svincoli di progetto pagg 64 e segg). Nel documento cod PD 01.4 T00SG01GENRE01A Studio di Traffico è possibile rilevare che anche analizzando i soli indicatori relativi agli aspetti trasportistici (velocità media nel nodo e lunghezza complessiva delle code) la soluzione prospettata risulta la più efficace in termini di fluidità del nodo e di conseguenza anche per gli utenti della zona industriale di Corte Tegge. Questo non toglie che in sede di approvazione del progetto definitivo possano essere valutate ottimizzazioni del funzionamento della viabilità all'interno del comparto industriale ed i suoi accessi alla nuova infrastruttura sia per la parte che si attesta sull'espansione prevista sul lato ovest che sulla parte che si attesta su via Prati Vecchi con un eventuale raddoppio del numero di corsie nel tratto di collegamento tra via Prati Vecchi e la rotonda in progetto.	2	AP
21	Pk 0+000	Spaggiari per cond. Antica Corte	Il richiedente ritiene iniquo e fortemente penalizzante considerare il punto di partenza del progetto nel punto in cui è collocato ora quando la soluzione prevista dal PSC adottato prevedeva lo spostamento dello svincolo a nord, lontano dal nucleo abitato.	In considerazione del fatto che il progetto preliminare prevedeva il confronto tra due soluzioni delle quali una aveva inizio ad una pk collocata a circa 600 più ad est di quella utilizzata nel progetto definitivo e prevedeva la demolizione e lo spostamento a nord dell'attuale rampa di svincolo collocata in prossimità del nucleo abitato di via Ferravilla, è ragionevole ipotizzare che la verifica post operam degli impatti acustici sia attuata anche rispetto fronti più esposti al tracciato esistente e non solo a quelli del nuovo tratto in progetto.	2	AP
22	Pk 3+975	Corradini	- il tracciato va ad invadere aree cortilive delle abitazioni si richiede di spostare per quanto possibile il tracciato verso sud	In sede di aggiornamento del progetto o in sede di CdS di approvazione potrà essere valutata l'ottimizzazione del tracciato collocando la posizione del vertice della curva in un punto più a est al fine di anticipare l'avvicinamento dell'asse stradale alla ferrovia con conseguente allontanamento delle aree cortilive.	2	AP

### 3.d Tabella settore 3 – Mitigazioni acustiche e ambientali

N°	Pk prog	Richiedente	Sintesi Osservazioni e proposte / richieste	Controdeduzioni / adeguamenti	settore	Esito sintetico contro
1	Pk 4+475	Arduini	considerando i residenti al campo nomadi il numero dei residenti in prossimità di via Ancini sono più di 150. viene soppressa via Ancini e vengono invasi i cortili di alcune abitazioni con barriere alte fino a 7 metri	<p>Il progetto prevede di mantenere tutto il tracciato della Tangenziale Nord a nord ed in stretto affiancamento della ferrovia in conformità con l'approccio generale della pianificazione urbanistica e territoriale (PSC, PTCP e PUMAV).</p> <p>Il tracciato così impostato permette inoltre di ipotizzare il prolungamento del tracciato in direzione ovest con la cosiddetta via Emilia bis, collocata anch'essa interamente a nord della ferrovia.</p> <p>Per quanto riguarda le abitazioni più vicine alla strada, le barriere acustiche hanno in quel tratto altezza di 3 m.</p> <p>Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n° 240 corrispondente alla pk 4+525 posta in un punto in prossimità della spalla destra dell'attraversamento del torrente Modolena e dell'edificio con l'accesso su via Ancini. Da questa sezione è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà</p>	3	NA
2	Pk 2+075	Fantuzzi Loredana	nella tav PD 09.02 è prevista una barriera acustica di 5 m di altezza a cui va aggiunta l'altezza del rilevato stradale; chiede: che la VIA individui in maniera precisa l'impatto della viabilità in progetto con il fabbricato	Dalle sezioni riportate nella documentazione integrativa è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà	3	AP
3	Pk 2+075	Morlini Anna, Fantuzzi Roberto, Loredana, Paola, Marialuisa	nella tav PD 09.02 è prevista una barriera acustica di 5 m di altezza a cui va aggiunta l'altezza del rilevato stradale; chiede: che la VIA individui in maniera precisa l'impatto della viabilità in progetto con il fabbricato da un esame del progetto si evince che il fabbricato sia incompatibile con la realizzazione della strada, non solo per problemi acustici ma per la ridottissima distanza dalla stessa la previsione della demolizione di un edificio per incompatibilità ambientale deve essere considerata in fase	<p>Dalle sezioni riportate nella documentazione integrativa è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà</p> <p>A seguito dell'aggiornamento del tracciato e della revisione dello svincolo Rete2, considerando una possibile ottimizzazione finalizzata alla riduzione delle interferenze con i sottoservizi rappresentati dalla linea gas MP che rifornisce la centrale termica Rete2, è possibile ipotizzare un leggero spostamento verso nord dell'asse a discapito di singole preesistenze (che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) che avrebbe come conseguenza la materializzazione di una interferenza fisica tra la nuova infrastruttura e gli edifici esistenti, richiedendone la demolizione. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per</p>	3	AP

			di VIA	la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.		
4	Pk 3+000	Marelli	per la realizzazione delle aree di compensazione ambientale "Ballanleoche" vengono espropriate aree di sua proprietà le barriere acustiche previste sembrano sottodimensionate richiede di verificare le protezioni acustiche previste per l'edificio residenziale	Le barriere acustiche sono state dimensionate secondo le modellazioni previste dagli strumenti in uso attraverso software di modellazione previsionali georeferenziati (vedi elab cod PD 09.1 T00SG03AMBRE01B - Studio Acustico – Relazione cap 3) e richiesti dalle linee guida di Ispra. Tali previsioni progettuali verranno verificate con rilevazioni post operam.	3	AP
7	Pk 4+475	avv Bertolani per 22 residenti in loc. case Pironi (via Ancini)	Deve essere tenuta in considerazione la tutela della salute, del paesaggio (fasce fluviali torrente Modolena – legge Galasso), dei beni culturali e la sicurezza. Serve una sezione dedicata relativa all'edificio più vicino alla strada, compresa la scarpata e la barriera acustica. La strada comporta l'oscuramento dei raggi solari di ampie porzioni di giardino, la forte limitazione della visuale per i residenti ed il peggioramento per le condizioni di deflusso delle acque dall'area cortiliva. Per ragioni di spazio non sono attuate mitigazioni e compensazioni ambientali ad eccezione dell'edera sulle barriere acustiche.	Per quanto riguarda le abitazioni più vicine alla strada, le barriere acustiche hanno in quel tratto altezza di 3 m. Nella documentazione integrativa prodotta a seguito delle osservazioni sono state riportate alcune sezioni di Pk corrispondenti ai tratti in cui sono presenti edifici in stretta prossimità del rilevato stradale. In tali sezioni, oltre al solido stradale, è stato riportato anche il contesto esterno fino ad arrivare agli edifici frontisti. Una di queste riguarda la sezione n° 240 corrispondente alla pk 4+525 posta in un punto in prossimità della spalla destra dell'attraversamento del torrente Modolena e dell'edificio con l'accesso su via Ancini. Da questa sezione è possibile individuare l'impatto della strada e delle mitigazioni sulla proprietà. Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto, la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.	3	AP
9	Pk 0+725	Cervi Marisa, Catellani Fausto	se il tracciato rimane confermato, l'abitazione non risulterebbe più utilizzabile a causa della ridotta distanza dalla strada	Unitamente all'aggiornamento del tracciato ed alla revisione dello svincolo Rete2, è possibile verificare la fattibilità di una modifica dell'asse per fare in modo che il tracciato determini un minore ingombro di suoli a discapito di singole preesistenze (l'edificio casa Catellani - che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) a vantaggio dell'intero nucleo abitato collocato in prossimità della nuova infrastruttura.	3	AP

10	Pk 0+000	Simone Pasquali	<p>a nome dei residenti di S. Prospero, via Zavattini, sono state acquistate abitazioni in virtù dei piani urbanistici che prevedevano lo spostamento a nord dello svincolo n° 5. Le rampe dello svincolo andrebbero schermate sia per il rumore che per la propagazione di polveri soprattutto sul sottostante "Parco Ferravilla" che attualmente versa in uno stato di abbandono</p> <p>si richiede che venga tenuta in debita considerazione la problematica anche se lo svincolo n°5 non sarà interessato direttamente dai lavori</p>	<p>In considerazione del fatto che il progetto preliminare prevedeva il confronto tra due soluzioni delle quali una aveva inizio ad una pk collocata a circa 600 più ad est di quella utilizzata nel progetto definitivo e prevedeva la demolizione e lo spostamento a nord dell'attuale rampa di svincolo collocata in prossimità del nucleo abitato di via Ferravilla e via Zavattini, è ragionevole ipotizzare che la verifica post operam degli impatti acustici sia attuata anche rispetto fronti più esposti al tracciato esistente e non solo a quelli del nuovo tratto in progetto.</p> <p>Lo stato di abbandono del parco citato nell'osservazione non rientra tra i temi oggetto della presente Valutazione di Impatto Ambientale anche se lo spostamento della pk 0+000 più ad est potrebbe generare un'estensione dell'intervento di mitigazione ambientale tramite il potenziamento della coltre boschiva come barriera alla diffusione di polveri.</p>	3	AP
13	Pk 3+425	Bigi Riccardo	<p>Chiede di eliminare dalla part 112 la fascia di mitigazione o ridurla al massimo</p>	<p>Nel tratto oggetto dell'osservazione, le mitigazioni ambientali previste si limitano ad un filare arboreo, realizzato con specie autoctone, collocato in prossimità della bretella. L'intervento di mitigazione, nell'ambito di una progettazione integrata, non ha solo una valenza rivolta alla riduzione degli impatti ma è teso ad una riqualificazione complessiva del paesaggio. Rientra tra quelli di tipo naturalistico finalizzato ad un migliore inserimento dell'infrastruttura nel territorio, attraverso il mascheramento, la riqualificazione paesaggistica e l'ombreggiamento della strada.</p>	3	NA
14	Pk 3+425	Tognoni Francesco	<p>ci saranno ripercussioni sulla produttività e longevità dei bovini allevati a causa del degrado dei foraggi,</p>	<p>In merito alla questione sollevata nell'osservazione sulla produttività e longevità degli animali allevati alimentati con foraggi maggiormente inquinati, si controdeduce che il problema non trova riscontro nelle rilevazioni ufficiali del "Piano nazionale per la ricerca dei residui (PNR)" del Ministero della Salute, né nel Sistema rapido di allerta per alimenti e mangimi (Rapid Alert System for Food and Feed – RASFF) della UE. D'altra parte occorre considerare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che il traffico previsto sulla rampa di accesso allo svincolo di Pieve Modolena non sarà intenso;</li> <li>- che la distanza minima fra la fonte emittente, ovvero il flusso del traffico, e il bordo delle prime coltivazioni è piuttosto ampia, compresa fra 20 e 40 m, e che la maggior parte delle emissioni ricade nei primi metri dal flusso veicolare;</li> <li>- che il parco macchine circolante e la qualità dei combustibili sono in costante miglioramento per quanto riguarda le emissioni;</li> <li>- le molteplici vie attraverso cui i contaminanti arrivano sui suoli e sulle colture: per esempio la deposizione atmosferica di inquinanti prodotto da altre fonti (es industriali) o l'utilizzo agricolo di materiali contenenti sostanze inquinanti (es. concimi chimici, diserbanti, insetticidi, fungicidi, geodisinfestanti, ecc...);</li> <li>- i liquami suinicoli, i concimi chimici, gli agrofarmaci ed i fanghi di depurazione sono fonti di metalli pesanti in agricoltura.</li> </ul>	3	NP
15	Pk 0+450	Catellani Angelo, Lorena e Dall'Aglio Annunciata	<p>creazione di residui non coltivabili per effetti derivanti dall'inquinamento</p>	<p>In merito alla questione sollevata nell'osservazione si controdeduce che occorre considerare che:</p> <p>la maggior parte delle emissioni ricade nei primi metri dal flusso veicolare;</p> <p>che il parco macchine circolante e la qualità dei combustibili sono in costante miglioramento per quanto riguarda le emissioni;</p> <p>le molteplici vie attraverso cui i contaminanti arrivano sui suoli e sulle colture: per esempio la deposizione atmosferica di inquinanti prodotto da altre fonti (es industriali) o l'utilizzo agricolo di materiali contenenti sostanze inquinanti (es. concimi chimici, diserbanti,</p>	3	NP

				insetticidi, fungicidi, geodisinfestanti, ecc...);		
21	Pk 0+000	Spaggiari per cond. Antica Corte	<p>Si ritiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che, come già evidenziato per il progetto preliminare, il mantenimento dell'attuale svincolo provocherà un forte aumento della rumorosità e dell'inquinamento;</li> <li>- estensione del limite di rilievo in presenza di concorsualità non mitigate da 250 a 500 m;</li> <li>- successiva verifica ad opere di mitigazione realizzate che i limiti non siano superati.</li> </ul> <p>Si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la verifica della zonizzazione acustica dei ricettori R024 e R025 con rilevazioni posizionate sul lato nord dei fabbricati;</li> <li>- si richiede che venga realizzata adeguata barriera di mitigazione sul lato sud dello svincolo via Città di Cutro.</li> <li>- la motivazione del limite di tollerabilità elevato adottato considerato che la zona è residenziale</li> </ul>	<p>La definizione dei limiti dei punti R024 e R025 deriva dalla sovrapposizione di più zone con differenti limiti acustici. Dall'applicazione delle indicazioni dettate dalla Zonizzazione Acustica Comunale (approvata con DCC 5167/70 del 05.04.2011) i punti oggetto della osservazione sono interessati dalla fascia B tra 100 e i 250 m dalla linea FS Mi-Bo (lim 65-55 dBA), dalla fascia B tra 100 e i 250 m dalla Tangenziale Nord (lim 65-55 dBA), dalla fascia di 100 m da viabilità Urbana di Scorrimento – via Città di Cutro (lim 60-70 dBA). Si trovano inoltre all'interno della zona Residenziale mista Classe III (lim 60-50 dBA).</p> <p>La normativa prevede che il limite generale sia dettato dalla condizione più gravosa che in questo caso corrisponde al limite della fascia di 100 m dalla viabilità Urbana di Scorrimento – via Città di Cutro, che ha come limite 70-60 dBA.</p> <p>L'applicazione dei criteri di concorsualità prevede che la parte in progetto deve verificare che con il contributo della nuova opera non si superino i limiti di zona. Nel nostro caso, dalla lettura dell'allegato 3 "Risultati puntuali e verifica limiti simulazioni" al documento cod. PD_09.1 T00SG03AMBRE01B "Studio Acustico – Relazione" si può constatare che il contributo della parte in progetto, senza mitigazioni, fornisce dei valori pari a 50,6-47,7 dBA quindi ancora lontani dal limite. Con l'inserimento delle mitigazioni il contributo diventa quasi trascurabile (41,9-38,4 dBA). Anche lo svincolo di via città di Cutro presenta dei valori (57,6-51,4 dBA) che rientrano tra quelli che sono i suoi limiti (70-60 dBA) e rientra quasi nel limite di zonizzazione (60-50 dBA).</p> <p>Anche se è presumibile che non si abbiano modifiche sostanziali rispetto alle previsioni progettuali, in sede di progettazione esecutiva potrà essere portata la Pk 0+000 nel punto di inizio del progetto preliminare, approfondendo la verifica e valutando se sia necessario mitigare anche le rampe dello svincolo. Si potrà inoltre considerare la necessità di verifiche post operam particolarmente approfondite sugli edifici più direttamente esposti.</p>	3	AP
22	Pk 3+975	Corradini	<ul style="list-style-type: none"> <li>- il passaggio da quattro a due corsie causa incolonnamenti e compromissione del comfort abitativo, sono da verificare le prestazioni delle barriere acustiche</li> </ul>	<p>Le barriere acustiche sono state dimensionate secondo le modellazioni previste dagli strumenti in uso attraverso modellazione previsionali georeferenziate (vedi elab cod PD 09.1 T00SG03AMBRE01B - Studio Acustico – Relazione cap 3) e richiesti dalle linee guida di Ispra. Tali valutazioni progettuali potranno essere verificate con rilevazioni post operam una volta aperta al traffico la nuova viabilità.</p>	3	AP

### 3.e Tabella settore 4 – Richiesta garanzia accessibilità ai fondi

N°	Pk prog	Richiedente	Sintesi Osservazioni e proposte / richieste	Controdeduzioni / adeguamenti	settore	Esito sintetico contro
1	Pk 4+475	Arduini	gli accessi ai civici su via Ancini vengono eliminati	L'accesso al campo nomadi e al civico attualmente presente sul tratto di via Ancini parallelo alla ferrovia, sarebbe garantito da una strada collocata a nord del nucleo denominato "case Pirondi". Gli accessi ai civici presenti sul tratto di via Ancini perpendicolare alla ferrovia, non subiranno nessuna modifica.	4	NA
2	Pk 2+075	Fantuzzi Loredana	il nuovo assetto viario prevede la chiusura della strada via Normandia in direzione ovest con conseguente allungamento dei percorsi per accedere ai servizi	Per quanto riguarda la chiusura di via Normandia, il tracciato previsto per raggiungere la zona a sud della ferrovia è quello che utilizza via Ferraroni e poi via Omero e via Tien an Men. Per raggiungere Cavazzoli invece il collegamento è garantito da via Ferraroni e poi via Rinaldi. Via Normandia potrebbe essere collegata per la mobilità ciclo-pedonale a via Hiroshima utilizzando l'esistente sottopasso interpoderale a via Bertani Davoli e la viabilità che lo collega a via Guernica. In questo modo si potrebbero connettere a via Hiroshima via Normandia e i percorsi ciclopedonali a lato della nuova tangenziale per dare continuità alla rete in ambito extraurbano con quella più prettamente urbana. In sede di progettazione esecutiva e di definizione degli accordi conseguenti alle procedure di esproprio si potrà prevedere la conversione delle viabilità interpoderali private in viabilità ciclabili ad uso pubblico.	4	AP
3	Pk 2+075	Morlini Anna, Fantuzzi Roberto, Loredana, Paola, Marialuisa	il nuovo assetto viario prevede la chiusura della strada via Normandia in direzione ovest con conseguente allungamento dei percorsi per accedere ai servizi	Per quanto riguarda la chiusura di via Normandia, il tracciato previsto per raggiungere la zona a sud della ferrovia è quello che utilizza via Ferraroni e poi via Omero e via Tien an Men. Per raggiungere Cavazzoli invece il collegamento è garantito da via Ferraroni e poi via Rinaldi. Via Normandia potrebbe essere collegata per la mobilità ciclo-pedonale a via Hiroshima utilizzando l'esistente sottopasso interpoderale a via Bertani Davoli e la viabilità che lo collega a via Guernica. In questo modo si potrebbero connettere a via Hiroshima via Normandia e i percorsi ciclopedonali a lato della nuova tangenziale per dare continuità alla rete in ambito extraurbano con quella più prettamente urbana. In sede di progettazione esecutiva e di definizione degli accordi conseguenti alle procedure di esproprio si potrà prevedere la conversione delle viabilità interpoderali private in viabilità ciclabili ad uso pubblico.	4	AP

6	Pk 3+450	Onesti, Penserini	il tracciato previsto, contrariamente a quello del preliminare va ad eliminare le attuali via di accesso al fondo e al fabbricato, frazionando il fondo in più parti e rendendolo non raggiungibile e inservibile ai fini dell'attività agricola presente	<p>Il fondo non risulta intercluso essendo previsto un collegamento interpodereale realizzato tramite un sottopasso all'infrastruttura (pk 3+700 ca). Il fondo non risulta neppure pesantemente frazionato in particolare a sud della ferrovia essendo previsto l'esproprio di una porzione di forma triangolare sull'estremo est dello stesso.</p> <p>A nord della ferrovia rimarrà nella disponibilità della proprietà una fascia pseudorettangolare compresa tra la ferrovia e il rilevato stradale avente una lunghezza di circa 280 m per una larghezza di 80 m circa.</p> <p>A nord dell'infrastruttura rimane effettivamente una superficie di dimensioni minori sempre di forma pseudorettangolare aventi lati di lunghezza pari a 120 m circa e larghezza variabile tra 45 e 25 m circa</p> <p>Come riportato in premessa l'iter di adeguamento degli strumenti urbanistici non riguarda la presente procedura di VIA.</p> <p>Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa, in sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	4	AP
9	Pk 0+725	Cervi Marisa, Catellani Fausto	in caso di soppressione della viabilità esistente a lato del torrente, chiede la realizzazione di un sottopasso di altezza minima di 5m chiedono il collegamento al mapp 214 con un sottopasso	<p>Non sono previsti fondi interclusi o la mancanza di collegamenti interpoderali in quanto è prevista una pista di manutenzione che passa al di sotto dell'impalcato del ponte di attraversamento del torrente Crostolo di altezza pari a 5,00 m.</p> <p>Per mezzi di ingombro superiore è previsto un accesso dalla rotatoria Rete2 utilizzando le piste di manutenzione previste a sud del corpo stradale</p>	4	AP
13	Pk 3+425	Bigi Riccardo	Chiede di lasciare il sottopasso di via Marx di dimensioni sufficienti per il transito di mezzo agricoli di grandi dimensioni	Il sottopasso di via Marx presenta una sezione di tipo C e altezza minima di 5.00 m secondo quanto previsto dalla norme di progettazione stradale.	4	NP
14	Pk 3+425	Tognoni Francesco	Si richiede di: - confermare e mantenere l'attraversamento a raso della bretella per consentire il transito dei mezzi agricoli e quelli diretti al caseificio - garantire l'accesso ai fondi collocati a nord della ferrovia condotti in affitto tramite sottopassi idonei ai mezzi agricoli	<p>Premesso che nel progetto definitivo non è prevista la possibilità di attraversamento a raso della bretella per ragioni di sicurezza della circolazione, al fine di dare continuità ai percorsi interpoderali e per dare accessibilità alle attività che si trovano su via Ghisleri, nella fase di aggiornamento del progetto dovrà essere prevista la realizzazione di una strada di arroccamento al piede del corpo stradale. Tale strada di arroccamento assolverà alla funzione di accesso di manutenzione al lato sud del sottopasso e di collegamento interpodereale per le proprietà collocate a est ed ovest della bretella.</p> <p>Le aree collocate a nord della ferrovia sono tutte raggiungibili tramite le piste di arroccamento ed un sottopasso interpodereale di sezione conforme a quanto previsto dalla normativa di progettazione stradale.</p>	4	AP
15	Pk 0+450	Catellani Angelo, Lorena e Dall'Aglio Annunciata	Si rileva: la creazione di fondi interclusi	Non sono previsti fondi interclusi o la mancanza di collegamenti interpoderali in quanto è prevista la realizzazione di una pista di manutenzione che passa al di sotto dell'impalcato del ponte di attraversamento del torrente Crostolo di altezza pari a 5,00 m.	4	NP

			la mancanza di collegamenti interpoderali	Per mezzi di ingombro superiore è previsto un accesso dalla rotonda Rete2 utilizzando le piste di manutenzione che verranno realizzate sia a sud che a nord del corpo stradale.		
16	Pk 4+375	Poli Franco per Soc. Agr. Ettore	la soc. agre. svolge con unica attività quella di coltivazione a prevalente indirizzo viti-vinicolo, utilizzando mezzi e attrezzature di notevoli dimensioni chiede: che il sottopasso di via Marx mantenga dimensioni da consentire il transito di mezzi di qualsiasi tipologia e dimensione	Il sottopasso di via Marx presenta una sezione di tipo C e altezza minima di 5.00 m secondo quanto previsto dalla norme di progettazione stradale.	4	NP
18	Pk 2+925	Immovilli Erio	sulla proprietà esiste una strada interpoderala gravata da servitù che dovrà essere ripristinata, la modifica di via Ferraroni a seguito della costruzione del sottopasso impedirà l'accesso alla proprietà e dovrà essere rivisto	Per le viabilità interpoderali, le conseguenti servitù e gli accessi sono stati tutti analizzati e ripristinati nel progetto ma potranno essere aggiornati a seguito della nuova pubblicazione che verrà fatta durante la fase di approvazione del progetto e attivazione delle procedure di esproprio.	4	NP

### 3.f Tabella settore 5 – Espropri e indennizzi

N°	Pk prog	Richiedente	Sintesi Osservazioni e proposte / richieste	Controdeduzioni / adeguamenti	settore	Esito sintetico contro
2	Pk 2+075	Fantuzzi Loredana	<p>da un esame del progetto si evince che il fabbricato sia incompatibile con la realizzazione della strada, non solo per problemi acustici ma per la ridottissima distanza dalla stessa</p> <p>la previsione della demolizione di un edificio per incompatibilità ambientale deve essere considerata in fase di VIA</p>	<p>A seguito dell'aggiornamento del tracciato e della revisione dello svincolo Rete2, considerando una possibile ottimizzazione finalizzata alla riduzione delle interferenze con i sottoservizi rappresentati dalla linea gas MP che rifornisce la centrale termica Rete2, è possibile ipotizzare un leggero spostamento verso nord dell'asse a discapito di singole preesistenze (che comunque risulterebbero fortemente compromesse dalla stretta vicinanza della strada) che avrebbe come conseguenza la materializzazione di una interferenza fisica tra la nuova infrastruttura e gli edifici esistenti, richiedendone la demolizione.</p> <p>In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	5	AP
4	Pk 3+000	Marelli	<p>il tracciato attraversa quasi tutti i terreni di proprietà pregiudicando il valore del compendio</p> <p>la strada, passando vicino all'edificio, ne riduce il valore</p> <p>il mappale 139 viene parzialmente espropriato lasciando una parte residuale di forma irregolare e compresa tra la ferrovia e la nuova strada</p> <p>è previsto l'esproprio di una fascia a fianco di via Ferraroni in cui c'è la recinzione, una siepe ornamentale e gli accessi all'abitazione (incluse le utenze)</p> <p>lo stradello che collega le particelle 136 e 139 è dotato di un ponticello per lo scavalco del fosso di bonifica realizzato a proprie spese che andrebbe risarcito</p> <p>richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di prevedere lo scambio delle superfici di compensazione ambientale posizionandole sulle particelle intercluse tra la ferrovia e la strada liberando le aree poste a nord della strada</li> </ul>	<p>L'area posta in prossimità della località Ballanleocche corrispondenti ai mapp 147 e 157 è stata individuata in quanto espressione di una antica zona umida e di un probabile fontanile. A tal fine è stato sviluppato un progetto di un luogo adatto per la rinaturalizzazione dell'area in prossimità del canale di irrigazione e la collocazione di un passaggio faunistico.</p> <p>Questo, per funzionare come attraversamento, deve avere una zona di raccordo e collegamento che si estende a nord della strada per una distanza sufficiente per invitare e indirizzare la fauna al suo utilizzo.</p> <p>L'area corrispondente al mapp. 139 è stata invece individuata per la collocazione di una vasca di laminazione per motivazioni tecniche di tipo idraulico.</p> <p>In sede di progettazione esecutiva sarà possibile fare degli approfondimenti tecnici per verificare una diversa collocazione o conformazione della vasca di laminazione con un minore ingombro di aree poste a nord dell'infrastruttura.</p> <p>In sede di definizione delle indennità di esproprio e di predisposizione delle risoluzioni delle singole interferenze verranno compresi gli eventuali ripristini di utenze, accessi, strade interpoderali e manufatti esistenti</p>	5	AP

13	Pk 3+425	Bigi Riccardo	Il progetto comporta la perdita di filari produttivi per oltre 100 m di filari di vigneto su 3500 mq di superficie. La perdita di vigneto effettiva sarà anche maggiore perché andranno ripristinate le capezzagne. Il vigneto impiantato nella part 112 sarà danneggiato dalla bretella di collegamento e relative fasce di mitigazione.	Il progetto, nella sezione relativa agli espropri, definisce l'indennizzo dei danni conseguenti alla realizzazione della nuova infrastruttura secondo le modalità previste dalla specifica normativa.	5	NP
14	Pk 3+425	Tognoni Francesco	l'azienda subirà un forte ridimensionamento a seguito della perdita di terreni agricoli condotti in affitto a nord della ferrovia, tali terreni sono indispensabili per rispettare i disciplinari di produzione del latte per destinazione casearia e per i piani di spandimento liquami zootecnici, a opera ultimate l'azienda subirà un pesante danno	Per quanto riguarda il ridimensionamento della superficie aziendale a seguito di ablazione di terreni condotti in affitto, le norme in materia di esproprio prevedono un'apposita indennità a favore dell'affittuario avente diritto, corrispondente al valore venale della superficie. I danni lamentati dai Tognoni sull'operatività dei mezzi per le operazioni di fienagione, per l'approvvigionamento di fieno e per lo spandimento dei reflui zootecnici, si ripercuotono, in ultima analisi, sui costi di produzione e, dunque, sulla redditività aziendale. Questo tipo di danno reddituale è compensato dalla Legge con una indennità aggiuntiva al coltivatore diretto o IAP, corrispondente al valore agricolo. Il SIA, nei capitoli relativi agli aspetti del sistema agroalimentare, indaga e approfondisce il sistema produttivo legato al Parmigiano -Reggiano, una delle produzioni più importanti dell'Emilia Romagna e, indubbiamente, il principale prodotto caseario regionale. Le aziende agricole zootecniche da latte sono state identificate, descritte e cartografate utilizzando due fonti: i dati forniti dal Sistema Informativo Agricolo Regionale (SIAR) e quelli forniti dall'Istituto Zooprofilattico della Lombardia e dell'Emilia-Romagna (IZSLER). L'azienda agricola Tognoni è stata oggetto di attente osservazioni nel SIA riportate nel capitolo Impatti per il sistema agroalimentare e rurale. Essa, identificata col n. 65694 e cod. ASL 033RE590, risulta allevare 100 capi complessivi di bovini da latte (fonte IZSLER), con 26,38 ettari di SAU di terreni in conduzione (proprietà+affitto, dati all'ottobre 2012 su fonte SIAR). Si è rilevato come a seguito della realizzazione delle opere, l'azienda perderà circa 1,16 ettari della superficie condotta, pari al 4,4% dei terreni complessivi (tra proprietà e affitto);	5	NP
15	Pk 0+450	Catellani Angelo, Lorena e Dall'Aglio Annunciata	Si rileva la creazione di residui non coltivabili per dimensioni e la mancanza dell'elenco ditte (senza il quale non è possibile conoscere l'indennità spettante ai proprietari dei terreni). Si chiede che il ministero IMPONGA il deposito dell'elenco ditte e ripubblichi il progetto	Come riportato in introduzione, al momento della comunicazione di avvio del procedimento funzionale alla dichiarazione di pubblica utilità i proprietari potranno formulare osservazioni e richieste relative alle indennità di esproprio. È inoltre prevista la possibilità da parte dei proprietari di richiedere l'estensione delle procedure di esproprio ai reliquati non agevolmente utilizzabili. L'elenco ditte pertanto non è un documento significativo al fine della Valutazione di Impatto Ambientale. Il costo generale dell'opera utilizzato nelle valutazioni costi/benefici (che hanno effettivamente incidenza su considerazioni di carattere ambientale) comprende la componente prevista per gli espropri, che è stata calcolata puntualmente ma per queste valutazioni viene utilizzata nel suo valore complessivo.	5	NP

17	Pk 0+275	Mazzoli	<p>manca il particellare di esproprio compromettendo le valutazioni costi/benefici del progetto, lo spostamento del tracciato compromette le capacità edificatorie del lotto chiede che il progetto si ripubblicato includendo il particellare</p>	<p>Come riportato in introduzione, al momento della comunicazione di avvio del procedimento funzionale alla dichiarazione di pubblica utilità i proprietari potranno formulare osservazioni e richieste relative alle indennità di esproprio. L'elenco ditte pertanto non è un documento significativo al fine della Valutazione di Impatto Ambientale. Il costo generale dell'opera utilizzato nelle valutazioni costi/benefici (che hanno effettivamente incidenza su considerazioni di carattere ambientale) comprende la componente prevista per gli espropri, che è stata calcolata puntualmente ma per queste valutazioni viene utilizzata nel suo valore complessivo. Le singole indennità di esproprio verranno definite nelle successive fasi di progettazione una volta che lo stesso non subirà più modifiche e pubblicate quando verranno avviate le procedure approvazione e di apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio secondo quanto previsto dalle normative specifiche.</p> <p>Relativamente alle capacità edificatorie del lotto, considerato l'avanzamento del percorso di progettazione e dei sopra citati vincoli di carattere progettuale e normativo, a breve sarà possibile definire la posizione del tracciato del prolungamento della Tangenziale Nord e le interferenze dirette e conseguenti all'apposizione dei vincoli derivanti dalle fasce di rispetto stradale.</p> <p>Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto, la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	5	NP
18	Pk 2+925	Immovilli Erio	<p>il tracciato interessa l'abitazione in modo diretto, l'altro fabbricato si troverebbe a circa 25 m dalla strada, non è stato possibile investire sul fabbricato destinato all'azienda agricola e non ha potuto attuare interventi edilizi previsti negli strumenti urbanistici previgenti, è stata depositata domanda di permesso di costruire tenuta in sospeso in attesa di definizione del progetto della Tang, ad opera terminata l'intervento edilizio non sarà più attuabile, le fasce di rispetto genereranno una inedificabilità di tutto il lotto, parte dei terreni sono destinati a produzione di uva per vinificazione che verranno compromessi dalla riduzione delle superfici coltivabili e dall'inquinamento indotto dalla nuova strada, ad opera terminata tutte le proprietà subiranno un notevole deprezzamento</p> <p>Si richiede di tenere in debita considerazione le drammatiche condizioni in cui versa lo scrivente</p>	<p>Il tema dell'edificabilità e degli indennizzi non rientrano tra i temi oggetto di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.</p> <p>Nella sezione relativa agli espropri è stato valutato l'indennizzo secondo quanto previsto dalle normative vigenti in materia per gli edifici direttamente interferenti con il tracciato stradale, per le capacità edificatorie dei terreni interessati e per la riduzione delle aree coltivabili.</p> <p>Conclusa la definizione della posizione del tracciato sarà possibile valutare le ricadute complessive sulle capacità edificatorie del lotto. Per quanto concerne la possibilità di delocalizzazione di edificabilità quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura si rimanda alla puntuale valutazione che l'Amministrazione Comunale, in fase di adeguamento degli strumenti urbanistici al progetto viario definitivo, farà circa la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco. Si segnala la necessità che tali individuazioni vengano effettuate seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	5	AP
19	Pk 0+225	Avv. Ciriesi per sig. Ruozzi	<p>manca il particellare di esproprio compromettendo le valutazioni costi/benefici del progetto; chiede che il progetto sia ripubblicato includendo il particellare</p>	<p>Come riportato in introduzione, al momento della comunicazione di avvio del procedimento funzionale alla dichiarazione di pubblica utilità i proprietari potranno formulare osservazioni e richieste relative alle indennità di esproprio. L'elenco ditte pertanto non è un documento significativo al fine della Valutazione di Impatto Ambientale. Il costo generale dell'opera utilizzato nelle valutazioni costi/benefici (che hanno effettivamente incidenza su</p>	5	NP

				<p>considerazioni di carattere ambientale) comprende la componente prevista per gli espropri, calcolata puntualmente ma utilizzata nel suo valore totale.</p> <p>Le singole indennità di esproprio verranno definite nelle successive fasi di approvazione del progetto una volta che lo stesso non subirà più modifiche e quando verranno avviate le procedure di apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio secondo quanto previsto dalle normative specifiche.</p> <p>Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>		
22	Pk 3+975	Corradini	<p>il tracciato comporta una riduzione delle aree coltivabili con compromissione delle capacità di coltivazione di foraggi e spandimento liquami compromettendo la capacità di produzione e allevamento di bovini per la produzione di latte con conseguenze sui rapporti costi/benefici dell'azienda</p>	<p>Il SIA, nei capitoli relativi agli aspetti del sistema agroalimentare, indaga e approfondisce il sistema produttivo legato al P-R, una delle produzioni più importanti dell'Emilia Romagna e, indubbiamente, il principale prodotto caseario regionale. Le aziende agricole zootecniche da latte sono state identificate, descritte e cartografate utilizzando due fonti: i dati forniti dal Sistema Informativo Agricolo Regionale (SIAR) e quelli forniti dall'Istituto Zooprofilattico della Lombardia e dell'Emilia-Romagna (IZSLER). L'azienda agricola del sig. Corradini è stata oggetto di attente osservazioni nel SIA riportate nel capitolo Impatti per il sistema agroalimentare e rurale. Essa, identificata col n. 57819 e cod. ASL 033RE149, risulta allevare 66 capi complessivi di bovini da latte (fonte IZSLER), con 12,26 ettari di SAU di terreni in conduzione (proprietà+affitto, dati all'ottobre 2012 su fonte SIAR). Si è rilevato come a seguito della realizzazione delle opere, l'azienda perderà circa 2,85 ettari della superficie condotta, pari al 23,2% dei terreni complessivi (tra proprietà e affitto). Per il ridimensionamento della superficie aziendale a seguito di ablazione di terreni affittati, le norme in materia di esproprio prevedono un'apposita indennità a favore dell'affittuario avente diritto, corrispondente al valore venale della superficie.</p> <p>Nel caso in cui i diretti interessati ne facessero richiesta, constatato che la fruibilità degli edifici collocati in così stretta prossimità alla nuova strada risulterebbe fortemente compromessa. In sede di approvazione del progetto e del conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici, l'Amministrazione Comunale potrà valutare, quale equo ristoro per l'apposizione del vincolo di destinazione derivante dalla pianificazione dell'infrastruttura per la mobilità in oggetto la possibilità di individuare aree per il recupero di cubature afferenti ad edifici interferiti o superfici edificatorie non altrimenti attuabili in loco seguendo il principio di riduzione del consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, in sostanziale continuità al territorio urbanizzato e nel rispetto dei vincoli e tutele degli strumenti urbanistici.</p>	5	NP

## 4 ALLEGATO 1 – RACCOLTA OSSERVAZIONI

<b>N°</b>	<b>Titolo documento pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente:</b>	<b>Cod. protocollo documento:</b>	<b>Data</b>
1	Osservazione del Sig. R. Arduini in data 29/08/2014	DVA-00-2014-0027644	29/08/2014
2	Osservazione della Sig.ra Loredana Fantuzzi in data 06/10/2014	DVA-00-2014-0031949	06/10/2014
3	Osservazione dei Sigg. Anna Morlini; Roberto Fantuzzi; Loredana Fantuzzi; Paola Fantuzzi; Marialuisa Fantuzzi in data 06/10/2014	DVA-00-2014-0031976	06/10/2014
4	Osservazione del Dott. Enzo Marelli in data 06/10/2014	DVA-00-2014-0032022	06/10/2014
5	Osservazione del Sig. G. Bursi e altri in data 07/10/2014	DVA-00-2014-0032099	07/10/2014
6	Osservazione dei Sigg. Enrico Onesti, Emilia Penserini in data 07/10/2014	DVA-00-2014-0032131	07/10/2014
7	Osservazione dell'Avv. Prof. Giovanni Bertolani e altri in data 09/10/2014	DVA-00-2014-0032456	09/10/2014
8	Osservazione del Sig.G.Melloni in data 09/10/2014	DVA-00-2014-0032497	09/10/2014
9	Osservazione dell'Azienda Agricola Cervi Marina e Sig. Fausto Catellani in data 09/10/2014	DVA-00-2014-0032587	09/10/2014
10	Osservazione del Sig. Simone Pasquali in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032655	10/10/2014
11	Osservazione della Parrocchia di Ognissanti in Cavazzoli in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032665	10/10/2014
12	Osservazione del Comune di Sant'Ilario d'Enza in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032690	10/10/2014
13	Osservazione del Sig. R. Bigi in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032733	10/10/2014
14	Osservazione del Sig. Francesco Tognoni e altri in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032752; DVA-00-2014-0032757	10/10/2014
15	Osservazione del Sig. A. Catellani in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032753	10/10/2014
16	Osservazione del Sig. Franco Poli per conto della Società Agricola Ettore S.a.s. in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032769	10/10/2014
17	Osservazione del Sig. U. Mazzoli in data 10/10/2014	DVA-00-2014-0032775	10/10/2014
18	Osservazione del Sig. Erio Immovilli in data 13/10/2014	DVA-00-2014-0032825	13/10/2014
19	Osservazione della Sig.ra S. Ciriesi in data 13/10/2014	DVA-00-2014-0032895; DVA-00-2014-0032981	13/10/2014
20	Osservazione del Comune di Cavriago in data 13/10/2014	DVA-00-2014-0032897	13/10/2014
21	Osservazione del Sig. G. Spiaggiari in data 13/10/2014	DVA-00-2014-0032913	13/10/2014
22	Osservazione del Sig. L. Corradini in data 14/10/2014	DVA-00-2014-0033083	14/10/2014