



SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

**ALESSANDRO MARIA DI STEFANO**

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	/	/	/
DEL	/	/	/

**POSTA PEC**

**Ministero dell'Ambiente e della  
Tutela del Territorio e del Mare**  
[Dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:Dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

**Ministero per i Beni e le Attività Culturali**  
[mbac-sg@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sg@mailcert.beniculturali.it)

**ARC Autostrada Regionale Cispadana**  
[arc-spa@legalmail.it](mailto:arc-spa@legalmail.it)

**Provincia di Parma**  
[protocollo@postacert.provincia.parma.it](mailto:protocollo@postacert.provincia.parma.it)

**Provincia di Modena**  
[provinciadimodena@cert.provincia.modena.it](mailto:provinciadimodena@cert.provincia.modena.it)

**Provincia di Ferrara**  
[provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it](mailto:provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it)

**Comune di Novi di Modena**  
[comune.novidimodena@cert.comune.novi.mo.it](mailto:comune.novidimodena@cert.comune.novi.mo.it)

**Comune di Concordia sulla Secchia**  
[comuneconcordia@cert.comune.concordia.mo.it](mailto:comuneconcordia@cert.comune.concordia.mo.it)

**Comune di San Felice sul Panaro**  
[comunesanfelice@cert.comunesanfelice.net](mailto:comunesanfelice@cert.comunesanfelice.net)

**Comune di Cento**  
[comune.cento@cert.comune.cento.fe.it](mailto:comune.cento@cert.comune.cento.fe.it)

**OGGETTO:** Parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo relativo a due varianti del progetto di Autostrada Cispadana, richieste dalla delibera del Consiglio dei Ministri del 10/02/2016. **Trasmissione delibera**

Viale della Fiera, 8  
40127 Bologna

tel 051.527.6953  
fax 051.527.6095

Email: [vipsa@regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@regione.emilia-romagna.it)  
PEC: [vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

In allegato si trasmette copia della delibera di Giunta Regionale N. 795/2016 del 30 maggio 2016, contenente la decisione in merito alla procedura in oggetto.

Distinti saluti

Arch. Alessandro Maria Di Stefano

(lettera firmata digitalmente)

**GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA**

**Questo giorno** lunedì 30 **del mese di** maggio  
**dell' anno** 2016 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA  
**la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:**

1) Gualmini Elisabetta	Vicepresidente
2) Bianchi Patrizio	Assessore
3) Corsini Andrea	Assessore
4) Gazzolo Paola	Assessore
5) Mezzetti Massimo	Assessore
6) Petitti Emma	Assessore

Presiede la Vicepresidente Gualmini Elisabetta  
attesa l'assenza del Presidente

**Funge da Segretario l'Assessore** Corsini Andrea

**Oggetto:** PARERE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO INTEGRATIVO RELATIVO A DUE VARIANTI DEL PROGETTO DI AUTOSTRADA CISPADANA, RICHIESTE DALLA DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 10/02/2016

**Cod.documento** GPG/2016/923

**Num. Reg. Proposta: GPG/2016/923**

**LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

PREMESSO CHE:

- 1.1 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota 7923 del 23 marzo 2016, acquisita al protocollo della Regione Emilia Romagna n. 205590 del 23 marzo 2016, ha:
  - comunicato che il Consiglio dei Ministri con Delibera del 10/02/2016, nella quale ha disposto che *"la società ARC - Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. presenti due distinte varianti progettuali da sottoporre alle verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando, a tal fine la valutazione ambientale in corso"*;
  - comunicato che il proponente ARC (Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.) ha trasmesso la documentazione progettuale in adempimento a quanto richiesto dalla Delibera del Consiglio dei Ministri del 10/02/2016;
  - disposto il riavvio dell'istruttoria tecnica della procedura di valutazione dell'impatto ambientale;
- 1.2 con avviso, pubblicato il giorno 18 marzo 2016 sui quotidiani "Il sole 24 Ore", "Il Resto del Carlino", e la "Gazzetta di Modena" è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito dell'integrazione del S.I.A. e del progetto relativa alle *due varianti progettuali* in adempimento a quanto richiesto dalla Delibera del Consiglio dei Ministri del 10/02/2016 dal proponente ARC;
- 1.3 la documentazione è stata deposita al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso la Regione Emilia - Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sito in viale Della Fiera n. 8 a Bologna, che l'ha acquisito al protocollo n. 190057 del 17 marzo 2016;
- 1.4 le due varianti progettuali riguardano:
  - a) lo spostamento del tracciato nel comune di Novi di Modena in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale", che interessa i comuni di Novi Modena e Concordia sulla Secchia; la variante presenta un'estensione planimetrica di circa 4.8 km, è ricompresa fra la progr. 4+475 e la progr. 9+284, ed ha uno scostamento massimo di 330 metri verso nord dal progetto precedentemente presentato;

b) la variante in allontanamento dall'ansa sul Panaro e dalle Partecipanze agrarie:

- interessa il comune di Finale Emilia;
- la variante presenta un'estensione planimetrica di circa 4.7 km, si sviluppa dalla progressiva chilometrica 33+019 del Progetto Definitivo;
- comporta la realizzazione dell'alternativa denominata "**C2b (blu)**", che interessa il territorio del comune di Cento;

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

2 DATO ATTO CHE:

2.1 il S.I.A. integrativo e relativi elaborati progettuali, sono stati continuativamente depositati per 60 giorni, dal 18 marzo 2016 al 17 maggio 2016, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso l'Assessorato della difesa del suolo e della costa, protezione civile, politiche ambientali e della montagna, della Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sito in viale Della Fiera n. 8 a Bologna;

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

Oss. 1 Autorità di Bacino del Fiume Po e Agenzia Interregionale per il Fiume Po (AIPO)  
(Prot. n.264802 del 13 aprile 2016);

Oss. 2 Consorzio della Bonifica Burana  
(Prot. n.300408 del 26 aprile 2016);

Oss. 3 Consorzio della Bonifica dell'Emilia Centrale  
(Prot. n.320110 del 4 maggio 2016);

Oss. 4 Comune di Novi di Modena  
(Prot. n.325765 del 5 maggio 2016);

Oss. 5 A.R.P.A.E. (Agenzia regionale per la Prevenzione e l'Ambiente e l'Energia - sez. Modena)  
(Prot. n.332811 del 9 maggio 2016);

Oss. 6 Comune di Cento  
(Prot. n.334883 del 9 maggio 2016);

Oss. 7 Comune di Sant'Agostino  
(Prot. n.361041 del 17 maggio 2016);

- Oss. 8 Comune di Finale Emilia  
(Prot. n.363306 del 18 maggio 2016);
- Oss. 9 Rubini Giuseppe per Consorzio Miglioramento  
Canale Bratellari e Consorzio di Bonifica Selvabella  
(Prot. n.369415 del 19 maggio 2016);
- Oss. 10 Comune di Concordia sulla Secchia  
(Prot. n.369791 del 19 maggio 2016);
- Oss. 11 Confederazione Italiana Agricoltori (CIA) e  
Confagricoltura Modena  
(Prot. n.373731 del 20 maggio 2016);
- Oss. 12 Provinica di Modena - settore viabilità  
(Prot. n.381587 del 24 maggio 2016);

2.3 la Regione Emilia Romagna ha ritenuto necessario convocare, in data 14 aprile 2016, un incontro istruttorio, con la partecipazione del proponente e degli enti interessati a rilasciare pareri, nulla osta o atti di assenso comunque denominati in materia ambientale e paesaggistica;

2.4 l'istruttoria del S.I.A. e del relativo progetto è stata condotta in costante e continua collaborazione con le strutture degli enti locali interessati;

### 3 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA GENERALE CHE:

3.1 il Consiglio dei Ministri con Delibera del 10/02/2016, ha disposto:

- *"di fare propria la posizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in merito al tracciato dell'autostrada regionale cispadana in prossimità del comune di S.Agostino e della frazione di s.carlo, come specificato nelle premesse;*
- *di fare proprie le prescrizioni, come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015....che integrano quelle già formulate nel parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 1690 in data 16 gennaio 2015;*
- *di prendere atto, altresì, che Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha condiviso la proposta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo di spostare il tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum" di Novi di Modena e dell'"ansa del fiume Panaro", con l'obiettivo di preservare entrambe le aree, e,*

*pertanto, di fare proprio che, sulla base di quanto emerso in istruttoria, la Società Arc Autostrade Regionale Cispadana s.p.a. presenti due distinte varianti progettuali da sottoporre alle verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando, a tal fine, la valutazione ambientale in corso."*

3.2 nella documentazione presentata dal proponente relativa alle varianti sopracitate, si dichiara che, rispetto al Progetto Definitivo, i due nuovi tracciati non comportano variazioni significative dal punto di vista del traffico veicolare e della funzionalità trasportistica;

4 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO CHE:

4.1 il quadro pianificatorio di riferimento, limitatamente alle varianti presentate è costituito dai seguenti strumenti vigenti:

- P.T.C.P. Piano Territoriale di Coordinamento delle, Modena e Ferrara;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Novi;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Concordia sulla Secchia;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del comune di Finale Emilia;
- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Cento;
- Aree tutelate dalle disposizioni legislative in materia di beni culturali e del paesaggio;

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

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

4.2.2 il tracciato di autostrada Cispadana, è evidenziato nella Tav. 5.1 - del piano;

4.2.3 la variante di tracciato proposta si discosta dal sito archeologico "*castrum medievale*", comportando un miglioramento dell'inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio;

4.2.4 nel SIA si evidenzia che il tracciato attraversa, tra i due corsi d'acqua (Cavo lama e Collettore Acque Basse) un'area classificata come "Zona Agricola di valore Paesaggistico Ambientale e di interesse storico

testimoniale" (Art.25 del PTCP);

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

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

4.3.2 il tracciato dell'autostrada Cispadana, non è evidenziato nella cartografia di Piano, ma viene confermato dal Piano Decennale della Viabilità della provincia di Ferrara, che ha riconosciuto la nuova infrastruttura fra le arterie di interesse primario;

4.3.3 il tracciato, della variante presentata nella Provincia di Ferrara, interessa, prevalentemente il sistema delle Partecipanze agrarie di Cento;

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

4.4.1 il Comune di Novi di Modena ha approvato con delibera del Consiglio Comunale del 29 Luglio 2014, una Variante al PRG del 2000, Variante al PRG in adeguamento al Piano della ricostruzione I° stralcio, ai sensi della L.R, n. 16/2012 - "Norme per la ricostruzione nei territori interessati dal sisma del 20 e 29 Maggio 2012";

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

4.4.3 la variante di tracciato presentata in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale" comporta la variante allo strumento urbanistico comunale;

4.4.4 dal punto di vista paesaggistico-naturale il tracciato della variante in progetto attraversa un'area classificata come "Zona Agricola di valore Paesaggistico Ambientale e di interesse storico testimoniale" (Art.25 del PTCP);

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

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



Delibera di Consiglio Comunale n.70 del 26/10/2009 e modificato con Delibera di Consiglio Comunale n. 20 del 05/04/2011;

4.5.2 lo strumento urbanistico prevede il corridoio della Cispadana sostanzialmente sovrapponibile al tracciato di progetto; la variante di tracciato presentata si discosta leggermente e parzialmente dal tracciato precedentemente presentato;

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

4.6.1 la Variante Generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Finale Emilia, è stata approvata con deliberazione G.P. n° 432 del 30/10/2001; il P.R.G. ad oggi vigente è frutto di una serie di varianti che si concludono con l'approvazione della Variante al PRG in seguito all'adozione del Piano di ricostruzione con delibera del Consigli Comunale n. 26 del 3 Marzo 2015; nel SIA, precedentemente presentato, sono state analizzate tre alternative di tracciato: denominate C2a (gialla), C2b (blu) e C2c, (rossa); il proponente aveva individuato il tracciato C2c (rossa) come soluzione preferibile, in quanto, maggiormente coerente con il tracciato previsto dallo strumento urbanistico, si discostava infatti solo in prossimità dell'attraversamento sul fiume Panaro;

4.6.2 l'alternativa progettuale presentata, in corrispondenza dell'ansa del Fiume Panaro e dell'attraversamento delle Partecipanze agrarie, comporta la variante allo strumento urbanistico del Comune di Finale Emilia;

#### 4.7 Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del comune di Cento

4.7.1 nel SIA non è riportato nessuna indicazione relativa alla pianificazione comunale del Comune di Cento; tale comune risulta interessato dalla variante progettuale, per lo spostamento del tracciato dall'ansa del Fiume Panaro e dalle Partecipanze agrarie, poichè tale variante si collega con la cosiddetta "**alternativa di tracciato C2b (blu)**" analizzata nel SIA, precedentemente presentato, e valutata di maggior impatto sia ambientale sia sociale, rispetto alla "**alternativa di tracciato C2c (rossa)**";

4.7.2 il PSC - Piano Strutturale Comunale è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 27 del 14.03.11 e aggiornato con la "Variante sismica" del 28.10.13;

4.7.3 il RUE - Regolamento Urbanistico Edilizio - è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 28 del 14.03.11;

4.7.4 l'alternativa progettuale presentata, in corrispondenza dell'ansa del Fiume Panaro e dell'attraversamento delle Partecipanze agrarie "**alternativa di tracciato C2b (blu)**", comporta la variante allo strumento urbanistico del Comune di Cento;

#### 4.8 Aree tutelate dalla Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)

4.8.1 la variante, relativa allo spostamento del tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale", comporta l'allontanamento dell'autostrada Cispadana dal sito ZPS - IT4040016 "Siepi e canali dei Resega-Forestale", precedentemente interessato per una lunghezza complessiva di circa 170 metri, all'interno del comune di Novi di Modena;

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

4.9.1 la variante relativa allo spostamento del tracciato, in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale", nel comune di Novi interferisce con:

- il vincolo posto sul Cavo Lama relativo ai fiumi, torrenti, corsi d'acqua, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m (art. 142 del D.Lgs 42/2004);

4.9.2 la variante progettuale, per lo spostamento del tracciato dall'ansa del Fiume Panaro e dalle Partecipanze agrarie, interferisce con:

- il vincolo posto sul Fiume Panaro relativo ai fiumi, torrenti, corsi d'acqua, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m (art. 142 del D.Lgs 42/2004);

4.9.3 nel SIA integrativo non è analizzato l'interferenza della cosiddetta "**alternativa di tracciato C2b (blu)**" con eventuali aree tutelate dalle disposizioni legislative in materia di beni culturali e del paesaggio;

5 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE CHE:

Descrizione del progetto

- 5.1 la variante planimetrica in Comune di Novi di Modena e Concordia sulla Secchia si sviluppa dalla progressiva chilometrica 4+475 alla progressiva chilometrica 9+284 del Progetto Definitivo precedentemente presentato;
- 5.2 il nuovo tracciato presenta un'estensione planimetrica di circa 4.700 m, determinando approssimativamente una riduzione della lunghezza dell'asse autostradale di Progetto Definitivo di 80 metri;
- 5.3 la variante planimetrica in Comune di Finale Emilia si sviluppa dalla progressiva chilometrica 33+019 del Progetto Definitivo fino a collegarsi all'alternativa di progetto C2b, predisposta nello Studio di Impatto, precedentemente presentato;
- 5.4 al fine di ripristinare la continuità delle viabilità locali esistenti il progetto integrativo prevede la realizzazione di un sottopasso, con piano stradale a livello del piano campagna, in corrispondenza della S.P. n°2 e ulteriori due sottovia per via Carena e via Palazzo, nell'ambito territoriale che si estende tra il Fiume Panaro ed il Canale Acque Alte Ambientale, prima del Ponte sul Canale Acque Alte;
- 5.5 complessivamente la viabilità si estende per circa 4.660 metri con un rilevato che si attesta sempre al di sotto dei 2,5 metri di altezza, tranne nei tratti di approccio ai due corsi d'acqua principali;

## 6 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE CHE:

- 6.1 nel SIA integrativo è svolta l'analisi dei fattori ambientali riconducibili alla qualità dell'aria, al rumore ed alla salute pubblica e benessere, relativa alle varianti di tracciato richieste dal Consiglio dei Ministri con Delibera del 10/02/2016;
- 6.2 nel SIA integrativo non è riportato lo Studio effettuato nel SIA, precedentemente presentato, nel quale sono state analizzate tre alternative di tracciato: denominate C2a (gialla), C2b (blu) e C2c, (rossa); in particolare si evidenzia quanto riportato nel parere di ARPAE (che costituisce l'ALLEGATO n.1) *"Si ritiene doveroso sottolineare che nel SIA l'impatto determinato dall'alternativa di tracciato C2b non era stato sviluppato in modo approfondito, perchè finalizzato ad una valutazione propedeutica degli impatti atta a determinare l'alternativa più sostenibile dal punto di vista ambientale:"*

- per la matrice atmosfera erano stati estratti dei valori puntuali di concentrazione di inquinanti lungo un transetto perpendicolare all'opera fino alla distanza di 1 km dall'asse stradale, presso i nuclei abitati di Alberone e Dodici Morelli (territorio ferrarese)
- per la matrice rumore, erano stati stimati i livelli acustici dovuti alla realizzazione dell'infrastruttura, senza valutare le misure di mitigazione, nei casi di superamento dei limiti normativi presso i ricettori."

6.3 si concorda con quanto riportato nel parere di ARPAE nel quale si ritiene che l'"**alternativa di tracciato C2c (rossa)**" presenti "un quadro complessivo di impatti significativamente minore rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate", in particolare relativamente alle matrici aria e rumore, in quanto il tracciato **C2c** coinvolgeva un minor numero di ricettori";

#### Atmosfera - cantierizzazione

##### Fase di cantiere

6.4 nel SIA integrativo si dichiara che il quadro emissivo risulta il medesimo di quello ipotizzato nel Progetto Definitivo, in quanto il numero di mezzi di cantiere, la composizione del parco e le caratteristiche delle fasi lavorative rimangono invariate e il tracciato in variante si discosta in minima parte dalla configurazione di Progetto Definitivo (alternativa C2b per la variante di Finale); non si evidenziano pertanto variazioni degli impatti rispetto a quanto era stato presentato nel SIA;

##### Fase di esercizio

6.5 nel SIA integrativo, per entrambe le varianti, si dichiara che dal punto di vista della qualità dell'aria il tracciato in variante presenta il medesimo quadro emissivo della soluzione ipotizzata nel progetto definitivo in termini assoluti, in quanto il numero di mezzi in transito, la composizione del parco e le velocità di percorrenza restano invariati; vengono pertanto riproposte le stime di impatto svolte in fase di SIA e relative integrazioni;

#### Interventi di mitigazione - Atmosfera

6.6 nel SIA integrativo si afferma che sia il tratto autostradale di progetto riguardante la Variante di Novi sia il tratto per lo spostamento del tracciato dall'ansa

del Fiume Panaro e dalle Partecipanze agrarie non presentano criticità in fase di esercizio legate alla componente atmosfera, pertanto non si ritengono necessari specifici interventi di mitigazione o compensazione;

#### Ambiente idrico

- 6.7 nel SIA integrativo si fa riferimento sia per gli impatti sia per le misure previste a quelle già previste nel progetto definitivo precedentemente presentato;
- 6.8 nel SIA non è evidenziato che la "**Variante di Finale Emilia - Cento**", nel tratto ricadente nel comune di Finale Emilia, interessa una zona di criticità idraulica per sovralluvionamento, dovuto a rotta arginale (zona Selvabella); il tracciato proposto costituisce una nuova barriera fisica (terrapieno di circa 2,5 m) che influirà sul deflusso delle acque e sull'area di terreni sommersi;

#### Suolo e sottosuolo

- 6.9 la configurazione della "**Variante di Novi**" si sviluppa per circa 80 metri in meno rispetto al tracciato di Progetto Definitivo, e nel SIA si afferma che sia per l'impatto "occupazione permanente di suolo" che per l'impatto "fabbisogno di materie prime" tale variante possa ritenersi meno impattante;
- 6.10 la configurazione della "**Variante di Finale Emilia - Cento**" si sviluppa per circa 160 metri in meno rispetto al tracciato completo della "**Alternativa di tracciato C2b (blu)**", esaminata nel SIA originario per la scelta tra le alternative di tracciato; pertanto, nel SIA integrativo si afferma che sia per l'impatto "occupazione permanente di suolo" che per l'impatto "fabbisogno di materie prime" tale variante possa ritenersi meno impattante rispetto al tracciato "**C2b (blu)**" precedentemente presentato;

#### Vegetazione, flora e fauna

- 6.11 le misure compensative risultano invariate rispetto a quelle già previste nel progetto definitivo precedentemente presentato;

#### Rumore

- 6.12 nel SIA integrativo viene fornita una previsione di impatto acustico, con relative opere previste di

mitigazione, relativamente alle due varianti "Castrum" e "Ansa Panaro", mentre il proponente non considera l'impatto acustico della "**alternativa di tracciato C2b (blu)**", esaminato nel SIA originario per la scelta tra le alternative di tracciato, rimandando per quest'ultimo alla valutazione preliminare, non esaustiva, svolta nel SIA, poichè finalizzata, principalmente, all'individuazione dell'alternativa meno impattante;

6.13 per quanto riguarda il rumore, le variazioni del tracciato, prescritte per lo spostamento del tracciato dall'ansa del Fiume Panaro e dalle Partecipanze agrarie, risultano significative, in quanto comportando modifiche alla distanza tra la sorgente sonora e i ricettori, determinano differenti livelli acustici; conseguentemente devono essere rivalutati eventuali interventi di mitigazione, quali la collocazione e le caratteristiche tecniche e geometriche delle barriere acustiche;

6.14 ARPAE nel proprio parere evidenzia che "*Se si considerano infatti i soli impatti acustici sui ricettori della variante che comprende i tratti Ansa Panaro ed il secondo tratto del tracciato C2b e si pongono a confronto con gli impatti provocati dal corrispondente tratto di tracciato C2c, è possibile rilevare che nella variante anzidetta vi sono ben 135 ricettori con livelli acustici superiori ai limiti a fronte dei 102 impattati dal tracciato C2c corrispondente, vale a dire oltre il 30 % in più.*"

6.15 ARPAE nel proprio parere evidenzia, inoltre che "*I maggiori impatti dovuti al secondo tratto dell'alternativa C2b, fra i maggiori di tutta l'opera, si verificano nell'attraversamento della frazione di Alberone del comune di Cento, con un impatto acustico di consistente entità su numerose abitazioni: in assenza di mitigazioni, i limiti legislativi risultano superati fino a circa 15 dBA in periodo diurno. Le opere di mitigazione dovranno possedere dunque caratteristiche in grado di abbattere tali consistenti superamenti ed il solo utilizzo di barriere acustiche potrebbe risultare non sufficiente*";

#### Interventi di mitigazione - Rumore

6.16 nel SIA integrativo sono previste barriere acustiche dimensionate in modo tale da garantire per tutti i ricettori, interessati da entrambe le varianti, il rispetto del limite di rumorosità "concorsuale" notturno di 55 d(A);

6.17 non sono previste, nella documentazione integrativa,

opere di mitigazione acustica nel tratto dell'"**alternativa di tracciato C2b (blu)**" che interessa l'abitato di Alberone nel Comune di Cento;

#### Paesaggio

- 6.18 la "**Variante di Novi**", presentata in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale", comporta, dal punto di vista paesaggistico-naturale, l'attraversamento di un'area classificata come "Zona Agricola di valore Paesaggistico Ambientale e di interesse storico testimoniale" (Art.25 del PTCP); nonchè l'attraversamento del Cavo Lama tutelato a sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004);
- 6.19 la "**Variante di Finale Emilia - Cento**" per lo spostamento del tracciato dall'ansa del Fiume Panaro e dalle Partecipanze agrarie, interferisce con:
- il vincolo posto sul Fiume Panaro relativo ai fiumi, torrenti, corsi d'acqua, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m (art. 142 del D.Lgs 42/2004);
  - le Partecipanze agrarie, che costituiscono una delle ultime forme di proprietà collettiva medievale, riconosciute come "Usi civici" e pertanto tutelate ai sensi dell'art. 142, lettera h) del D.Lgs 42/2004;
- 6.20 nel 1994 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Ambientali ha avanzato la proposta di "dichiarazione di notevole interesse pubblico" per l'area delle Partecipanze agrarie, ad esclusione dei centri abitati tra cui l'abitato di Alberone, alla Commissione provinciale per le bellezze naturali; tale procedimento non si è mai concluso, pertanto in tali aree vige lo stato di salvaguardia, per cui gli interventi sono sottoposti ad Autorizzazione paesaggistica; lo spostamento del tracciato dall'ansa del Fiume Panaro e il suo raccordo con il tracciato denominato "**alternativa C2b (blu)**", nasce dall'esigenza di allontanare il tracciato autostradale dalle aree sottoposte a tale proposta di vincolo paesaggistico;
- 6.21 nel SIA integrativo non è analizzata l'interferenza della cosiddetta "**alternativa di tracciato C2b (blu)**" con eventuali aree tutelate dalle disposizioni legislative in materia di beni culturali e del paesaggio;

#### Interventi di mitigazione ambientale paesaggistica

- 6.22 le misure di mitigazione risultano invariate rispetto a quelle già previste nel progetto definitivo precedentemente

presentato;

- 6.23 nel SIA integrativo non sono previste mitigazioni o compensazioni aggiuntive per l'impatto sull'abitato di Alberone in seguito alla realizzazione della cosiddetta **"alternativa di tracciato C2b (blu)";**

7 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA COMPLESSIVO CHE:

**spostamento del tracciato nel comune di Novi di Modena in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale"**

- 7.1 in merito alla variante che comporta lo spostamento del tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale" si concorda che l'impatto indotto, rispetto al tracciato del progetto precedentemente presentato non è significativo ed è ambientalmente meno impattante;

**Spostamento del tracciato nel comune di Finale Emilia in corrispondenza dell'ansa del Fiume Panaro**

- 7.2 in merito alla variante relativa allo spostamento del tracciato dall'ansa del Fiume Panaro, si concorda che l'impatto indotto, rispetto al tracciato del progetto precedentemente presentato, è paesaggisticamente meno impattante;

**Spostamento del tracciato nel comune di Finale Emilia in corrispondenza delle Partecipanze agrarie nel comune di Cento**

- 7.3 in merito alla variante relativa allo spostamento del tracciato in corrispondenza dell'attraversamento delle partecipanze agrarie si evidenzia quanto segue:

- 7.4 la Delibera del Consiglio dei Ministri del 10/02/2016 ha modificato la precedente prescrizione n.1b del parere n.1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale, definendo che *"In riferimento al tratto autostradale ricadente a nord della 'Partecipanza Agraria', deve essere adottata la soluzione identificata come C2b nella soluzione progettuale, collocata a nord di Alberone e all'esterno dell'area tutelata paesaggisticamente della Partecipanza Agraria. per tale tratto deve essere predisposto a livello di progetto esecutivo uno studio che individui le misure di mitigazione degli impatti sulle componenti ambiental salute, atmosfera, rumore, e vibrazioni, con particolare riguardo al centro abitato ivi presente"* (Resoconto sommario della riunione del 23 dicembre 2015 allegato alla Delibera del 10/02/2016);



7.5 la Regione Emilia Romagna ha espresso il proprio parere sulla Valutazione Ambientale del progetto "Autostrada Cispadana" con Delibera di Giunta regionale n. 300 del 10 marzo 2014, nella quale, in merito alla scelta delle varianti di tracciato in corrispondenza dell'attraversamento del Fiume Panaro e delle Partecipanze agrarie, ha espresso le seguenti valutazioni:

- *"si condividono le valutazioni in base alle quali l'alternativa C2c, (configurazione plano-altimetrica alternativa sud) consegue la minore interferenza del tracciato con i terreni della Partecipanza Agraria di Cento, ma si ritiene migliorativa l'ipotesi del viadotto su Strada Maestra Grande, presentata nella documentazione integrativa, sia per il mantenimento della quota della Strada Maestra Grande, sia per la migliore definizione della sezione del viadotto";*

7.6 in merito allo spostamento del tracciato dalle Partecipanze agrarie, ciò comporta:

7.6.1 l'interessamento di terreni riconosciuti come "Usi civici" nell'area dell'abitato di Alberone e, pertanto, anch'essi tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004;

7.6.2 il 30 % in più dei ricettori con livelli acustici superiori ai limiti; inoltre, nella documentazione integrativa, non è affrontato il tema delle mitigazioni dell'infrastruttura autostradale nell'attraversamento dell'abitato di Alberone nel comune di Cento (**alternativa di tracciato C2b**), rimandando alla valutazione, preliminare e non esaustiva, svolta nel SIA precedentemente presentato, poichè finalizzata, principalmente, all'individuazione dell'alternativa meno impattante;

7.6.3 l'interessamento di una zona a criticità idraulica per sovralluvionamento, dovuto a rotta arginale (zona Selvabella); il tracciato proposto costituisce una nuova barriera fisica (terrapieno di circa 2,5 m) che influirà sul deflusso delle acque e sull'area di terreni sommersi;

7.6.4 effetti sulla pianificazione locale; in particolare, in seguito al terremoto del 2012, per alcuni edifici che si trovavano nell'attuale corridoio dell'autostrada è stata disposta la delocalizzazione in altro luogo, mentre è stata autorizzata la ricostruzione di edifici che, alla luce della variante "Ansa Panaro" o alternativa "C2b (blu)", si troverebbero all'interno del nuovo corridoio;

7.7 si ritiene, pertanto, che la documentazione

integrativa presentata non fornisca elementi che consentano una diversa valutazione, rispetto a quanto riportato nella Delibera di Giunta regionale n. 300 del 10 marzo 2014, sopra citata;

## 8 RITENUTO QUINDI DI CONFERMARE LE PRESCRIZIONI

8.1 si ribadiscono le prescrizioni contenute nella Delibera di Giunta regionale n. 300 del 10 marzo 2014, che si riportano integralmente;

### Atmosfera e vegetazione

8.1.1 si prescrive la realizzazione delle fasce boscate previste dal progetto e di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, l'ottimizzazione delle mitigazioni/compensazioni (filari e siepi ecc) già previste, al fine di migliorarne l'azione di mitigazione e l'assorbimento delle emissioni in atmosfera; tali mitigazioni/compensazioni, che non dovranno accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura, saranno poste a protezione sia dei recettori, sia delle coltivazioni di pregio presenti nella zona, sia dei tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada;

8.1.2 si prescrive che la localizzazione di tali interventi vegetazionali sia comunque in prossimità all'autostrada; si segnala al riguardo, che esistono vaste aree industriali, in prossimità dell'infrastruttura che determinano locali "isole di calore", mediante accordi tra le parti potrebbero essere individuate in tali aree, o in aree ad esse limitrofe, superfici destinate ad impianti vegetali, che potrebbero concorrere sia a mitigare gli impatti atmosferici, sia a migliorare l'inserimento paesaggistico delle stesse; si ricorda che "al fine di favorire l'attuazione degli interventi di trasformazione, il Piano Operativo Comunale (POC) può assegnare quote di edificabilità quale equo ristoro del sacrificio imposto ai proprietari con l'apposizione del vincolo di destinazione per le dotazioni territoriali o per le infrastrutture per la mobilità; per il medesimo scopo lo strumento urbanistico può prevedere, anche attraverso la stipula di accordi di cui all'art. 18, il recupero delle cubature afferenti alle aree da destinare a servizi, su diverse aree del territorio urbano" (art. 30, comma 11, LR 20/2000);

8.1.3 è preferibile che la tipologia degli interventi vegetazionali, fermo restando la finalità principale di assorbire le emissioni e filtrare le polveri prodotte dall'infrastruttura, sia di tipo variabile come ad esempio:

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

- 8.1.4 per la gestione delle aree alberate dovrà essere individuato uno specifico gestore, responsabile del funzionamento e dell'efficacia delle stesse, nel tempo, mediante convenzione stipulata tra ARC e i comuni interessati;
- 8.1.5 il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà essere concordato con la Regione Emilia - Romagna, la quale potrà avvalersi delle strutture di ARPA; in particolare sulla qualità dell'aria, il PMA dovrà predisporre tutte le iniziative necessarie per il rispetto dei limiti normativi, compresa la imposizione temporanea di limiti di velocità adeguati, in caso di superamento dei limiti normativi per le PM10 e gli NOx ;
- 8.1.6 verificare, in fase di progettazione esecutiva, vista la favorevole esposizione dell'infrastruttura, la possibilità di inserire pannelli fotovoltaici sulle barriere fonoassorbenti; la cui energia prodotta costituirà compensazione in termini di risparmio di emissioni in atmosfera;

#### Suolo e compensazioni

- 8.1.7 al fine di limitare il consumo di suolo agricolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio si prescrive di:
- predisporre l'infrastruttura al fine di installare, il sistema di portali per il pagamento a lettura ottica;
  - ottimizzare il progetto, nello sforzo di ridurre ulteriormente l'uso del suolo "necessario" per l'infrastruttura, anche al fine di ridurre l'impatto sul paesaggio, a tal fine si prescrive di:
    - ridurre al massimo le quote del rilevato stradale, fatto salvo il rispetto delle quote relative alla sicurezza idraulica;
    - ridurre le superfici delle autostazioni alle funzioni indispensabili al funzionamento delle stesse nella logica, anche, di una loro futura dismissione e rinaturalizzazione;
  - relativamente agli interventi locali e alla viabilità di adduzione all'autostrada Cispadana, previsti nel progetto:
    - privilegiare l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente;
    - per la nuova viabilità si richiede, in fase di progettazione esecutiva, una verifica che confermi, sulla base di dati aggiornati, dal punto di vista trasportistico e ambientale la necessità della sua realizzazione;
  - la viabilità ciclabile, prevista dal progetto, dovrà, dal punto di vista funzionale, connettersi con i tracciati esistenti o pianificati al fine di concorrere alla promozione della mobilità lenta casa-lavoro e casa-scuola;
- 8.1.8 nelle autostazioni e nelle aree di servizio, limitare le aree asfaltate e impermeabili, alle corsie di circolazione dei veicoli;
- 8.1.9 fornire le aree di servizio di tutta la gamma di carburanti compreso il GPL, il metano, la fornitura elettrica e l'idrogeno;
- 8.1.10 utilizzare per i tetti degli edifici e le pensiline, non

utilizzate per i pannelli fotovoltaici, coperture verdi o trattate con materiali riflettenti la luce per mitigare l'effetto "isola di calore";

#### Idrologia

8.1.11 in considerazione della particolare conformazione idrografica della zona, ricca di reti di canali di bonifica nonché di corsi d'acqua e della scarsa pendenza che caratterizza il territorio di bassa pianura nello scolo sud-nord dei terreni, si prescrive:

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

8.1.12 per quanto attiene le acque reflue, dovrà essere privilegiato sia per le industriali che per le civili, l'allacciamento alla rete fognaria esistente e, solamente in caso di reale impossibilità, potrà essere previsto lo scarico in acqua superficiale, adeguatamente depurato, preventivamente autorizzato dall'Autorità competente;

8.1.13 la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di ARC; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";

#### Vegetazione

8.1.14 si prescrive che le aree interstiziali e residuali destinate a vegetazione arbustiva ed alto fusto, siano destinate a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto;

8.1.15 si prescrive che le essenze vegetali, maggiormente efficaci dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili, siano individuate, come già previsto nel SIA, anche sulla base dello studio del CNR-Ibimet di Bologna;

8.1.16 nell'area di mitigazione/compensazione denominata "parco intercomunale di Concordia e San Possidonio" si ritiene debba essere destinata un'ampia area, ai piedi del terrapieno dell'autostrada e della complanare, a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto; tale area assumerà non solo un valore fondamentale come rigenerazione della biodiversità, ma fornirà migliori prestazioni in termini di area "filtro" sia nella cattura delle polveri sottili, sia nell'assorbimento della

emissioni gassose, per i centri abitati di Concordia e di San Possidonio anche in considerazione della vicinanza di aree scolastiche;

- 8.1.17 si prescrive la realizzazione di aree umide con superfici e profondità equivalenti a quelle eliminate (maceri) con il ripristino e potenziamento dei valori ambientali compromessi;
- 8.1.18 gli interventi di rinaturalizzazione di tipo lineare previsti dal progetto devono configurarsi, come previsto nel SIA, come elementi di connessione della rete ecologica esistente;

#### Rumore

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

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

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

#### Sistema di Gestione Ambientale

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

#### Vibrazioni

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

#### Sismica

- 8.1.31 nei siti in cui è verificata la presenza di condizioni predisponenti la liquefazione devono essere effettuate verifiche del rischio di liquefazione (stima dell'indice di liquefazione IL), tenendo conto anche delle magnitudo registrate negli eventi sismici del 2012;
- 8.1.32 in particolare le aree suscettibili di liquefazione dovranno essere individuate sulla base delle prove geotecniche disponibili; come criterio di selezione delle indagini geotecniche in situ e degli orizzonti litologici su cui svolgere tali approfondimenti, si suggerisce di impiegare quello utilizzato per gli studi di microzonazione sismica di cui all'Ordinanza del Commissario Delegato - Presidente della Regione n. 70/2012;
- 8.1.33 le stime del rischio di liquefazione dovranno essere effettuate utilizzando il valore di magnitudo momento massimo (Mwmax) indicato da INGV per gli eventi sismici del 2012 e per quelli precedenti,

sia storici che strumentali, con  $M_w > 5$ , determinandone il valore sul tracciato dell'opera con metodi di interpolazione o con metodi cut-off magnitudo-distanza;

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

#### Paesaggio e archeologica

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

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

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

- area del casello autostradale in Zona Rame nel Comune di Reggiolo;
- lotto interferente con Via Santo Stefano comune di Novi Modena;
- lotto compreso tra le chilometriche 24+490 e 24+511 nel comune di San Felice sul Panaro;

#### Fase di Cantiere

8.1.38 si prescrive la realizzazione delle mitigazioni previste dal progetto per la cantierizzazione; inoltre, contemporaneamente all'avvio della cantierizzazione dell'opera e compatibilmente con i lavori da effettuare, si prescrive la messa a dimora della vegetazione nelle aree finalizzate alla mitigazione/compensazione dell'infrastruttura, al fine di anticiparne, quanto prima, la loro efficacia;

8.1.39 per la cantierizzazione dell'opera dovranno essere concordati, ed eventualmente adeguati, la viabilità locale da utilizzare, nonché gli orari ed eventuali limiti di utilizzo delle stesse con le Amministrazioni comunali interessate; particolare attenzione andrà posta all'utilizzo della viabilità di cantiere lungo il canale Fossa Raso, all'interno del sito Rete Natura 2000 "Siepi e Canali della Resega Foresto", in modo da minimizzare gli impatti sulla ZPS, in particolare escludendo l'utilizzo della viabilità in periodi critici per l'avifauna;

8.1.40 la destinazione delle piste di cantiere a viabilità ciclabile, sarà concordata con le Amministrazioni comunali interessate e, per i tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada, dovrà essere prevista un'adeguata protezione, ad esempio con fasce alberate;

8.1.41 dovrà essere predisposto un approfondito piano di intervento nei casi di emergenze ambientali;

8.1.42 resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;

8.2 si richiede inoltre:

8.2.1 un intervento di mitigazione paesaggistico di tipo P2 "filare arboreo arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura, in corrispondenza del complesso edilizio ubicato in prossimità del Collettore delle acque basse modenesi nel comune di Novi di Modena;

8.2.2 che le mitigazioni acustiche previste dal progetto nel tratto denominato "Variante di Novi", proseguano sino al confine tra il Comune di Novi di Modena e il Comune di Concordia;

9 RITENUTO INOLTRE CHE:

in base alle valutazioni espresse ai precedenti punti 3, 4, 5, 6, 7 e alle prescrizioni espresse al punto 8 sulle osservazioni presentate, così come sintetizzate e raggruppate per argomento nell'Allegato A, si esprime il parere nell'allegato B, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Dato atto del parere allegato:

Tutto ciò premesso, dato atto, valutato e ritenuto;

su proposta dell'Assessore della difesa del suolo e della costa, protezione civile, politiche ambientali e della montagna

d e l i b e r a

a) di esprimere, ai sensi dell'art. 25 del Decreto Legislativo 152/06, in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale, delle varianti al tracciato della Autostrada regionale Cispadana che collegherà il casello Reggiolo



Rolo (MO) sulla A22 con la barriera di Ferrara Sud sull'A13 (FE) quanto segue:

- b) in merito alla variante che comporta lo spostamento del tracciato in corrispondenza del sito archeologico **"castrum medievale"** l'impatto indotto, rispetto al tracciato del progetto precedentemente presentato, non è significativo ed è ambientalmente meno impattante;
- c) in merito alla variante relativa allo spostamento del tracciato dall'**ansa del Fiume Panaro**, l'impatto indotto, rispetto al tracciato del progetto precedentemente presentato, è paesaggisticamente meno impattante;
- d) in merito alla variante relativa allo spostamento del tracciato dalla zona delle **Partecipanze agrarie**, non si concorda che l'impatto indotto, rispetto al tracciato del progetto precedentemente presentato, sia minore poichè il nuovo tracciato comporta:
  - ✓ l'interessamento di terreni riconosciuti come "Usi civici" nell'area dell'abitato di Alberone e, pertanto, anch'essi tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004;
  - ✓ il 30 % in più dei ricettori con livelli acustici superiori ai limiti;
  - ✓ l'interessamento di una zona a criticità idraulica per sovralluvionamento, dovuto a rotta arginale (zona Selvabella);
  - ✓ effetti sulla pianificazione locale che, in particolare in seguito al terremoto del 2012, ha comportato la delocalizzazione in altro luogo di edifici danneggiati, mentre è stata autorizzata la ricostruzione di edifici che, alla luce della variante "C2b (blu)", si troverebbero all'interno del nuovo corridoio;
- e) si ritiene che la documentazione integrativa presentata non fornisca elementi che consentano una diversa valutazione, pertanto si ribadisce quanto espresso sulla Valutazione Ambientale del progetto "Autostrada Cispadana" con Delibera di Giunta regionale n. 300 del 10 marzo 2014: *"si condividono le valutazioni in base alle quali l'alternativa C2c, (configurazione plano-altimetrica alternativa sud) consegue la minore interferenza del tracciato con i terreni della Partecipanza Agraria di Cento, ma si ritiene migliorativa l'ipotesi del viadotto su Strada Maestra Grande, presentata nella documentazione integrativa, sia per il mantenimento della quota della Strada Maestra Grande, sia per la migliore definizione della sezione del viadotto"*;
- f) di ribadire le prescrizioni contenute nella Delibera di Giunta regionale n. 300 del 10 marzo 2014 di seguito

riportate;

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

4. per la gestione delle aree alberate dovrà essere individuato uno specifico gestore, responsabile del funzionamento e dell'efficacia delle stesse, nel tempo, mediante convenzione stipulata tra ARC e i comuni interessati;
5. il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà essere concordato con la Regione Emilia - Romagna, la quale potrà avvalersi delle strutture di ARPA; in particolare sulla qualità dell'aria, il PMA dovrà predisporre tutte le iniziative necessarie per il rispetto dei limiti normativi, compresa la imposizione temporanea di limiti di velocità adeguati, in caso di superamento dei limiti normativi per le PM10 e gli NOx ;
6. verificare, in fase di progettazione esecutiva, vista la favorevole esposizione dell'infrastruttura, la possibilità di inserire pannelli fotovoltaici sulle barriere fonoassorbenti; la cui energia prodotta costituirà compensazione in termini di risparmio di emissioni in atmosfera;
7. al fine di limitare il consumo di suolo agricolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio si prescrive di:
  - ✓ predisporre l'infrastruttura al fine di installare, il sistema di portali per il pagamento a lettura ottica;
  - ✓ ottimizzare il progetto, nello sforzo di ridurre ulteriormente l'uso del suolo "necessario" per l'infrastruttura, anche al fine di ridurre l'impatto sul paesaggio, a tal fine si prescrive di:
    - ridurre al massimo le quote del rilevato stradale, fatto salvo il rispetto delle quote relative alla sicurezza idraulica;
    - ridurre le superfici delle autostazioni alle funzioni indispensabili al funzionamento delle stesse nella logica, anche, di una loro futura dismissione e rinaturalizzazione;
  - ✓ relativamente agli interventi locali e alla viabilità di adduzione all'autostrada Cispadana, previsti nel progetto:
    - privilegiare l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente;
    - per la nuova viabilità si richiede, in fase di progettazione esecutiva, una verifica che confermi, sulla base di dati aggiornati, dal punto di vista trasportistico e ambientale la necessità della sua realizzazione;
  - ✓ la viabilità ciclabile, prevista dal progetto, dovrà,

dal punto di vista funzionale, connettersi con i tracciati esistenti o pianificati al fine di concorrere alla promozione della mobilità lenta casa-lavoro e casa-scuola;

8. nelle autostazioni e nelle aree di servizio, limitare le aree asfaltate e impermeabili, alle corsie di circolazione dei veicoli;
9. fornire le aree di servizio di tutta la gamma di carburanti compreso il GPL, il metano, la fornitura elettrica e l'idrogeno;
10. utilizzare per i tetti degli edifici e le pensiline, non utilizzate per i pannelli fotovoltaici, coperture verdi o trattate con materiali riflettenti la luce per mitigare l'effetto "isola di calore";
11. in considerazione della particolare conformazione idrografica della zona, ricca di reti di canali di bonifica nonché di corsi d'acqua e della scarsa pendenza che caratterizza il territorio di bassa pianura nello scolo sud-nord dei terreni, si prescrive:
  - ✓ di limitare la realizzazione degli interventi in trincea laddove non esistano alternative ragionevolmente praticabili;
  - ✓ l'infrastruttura in aree a rischio esondazione, anche per rotte arginali deve contribuire al deflusso delle acque, al fine di non aumentare il rischio per la popolazione; in fase di progetto esecutivo, andranno individuate le aree a rischio esondazione (Rischio Idraulico Integrato (RII) molto elevato e la ricettività dell'infrastruttura bassa), per tali aree si prescrive di concordare con AIPO e i Consorzi di bonifica interessati la realizzazione di opere (come ad esempio una canalizzazione adiacente al versante sud opportunamente connessa con il reticolo esistente) che permettano il deflusso delle acque, in caso di esondazione anche per rotte arginali;
12. per quanto attiene le acque reflue, dovrà essere privilegiato sia per le industriali che per le civili, l'allacciamento alla rete fognaria esistente e, solamente in caso di reale impossibilità, potrà essere previsto lo scarico in acqua superficiale, adeguatamente depurato, preventivamente autorizzato dall'Autorità competente;
13. la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di ARC; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio invaso e trattamento delle acque

di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";

14. si prescrive che le aree interstiziali e residuali destinate a vegetazione arbustiva ed alto fusto, siano destinate a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto;
15. si prescrive che le essenze vegetali, maggiormente efficaci dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili, siano individuate, come già previsto nel SIA, anche sulla base dello studio del CNR-Ibimet di Bologna;
16. nell'area di mitigazione/compensazione denominata "parco intercomunale di Concordia e San Possidonio" si ritiene debba essere destinata un'ampia area, ai piedi del terrapieno dell'autostrada e della complanare, a libera evoluzione (recintata e senza manutenzione), fatto salvo il primo periodo di 3 anni di cure per garantirne l'impianto; tale area assumerà non solo un valore fondamentale come rigenerazione della biodiversità, ma fornirà migliori prestazioni in termini di area "filtro" sia nella cattura delle polveri sottili, sia nell'assorbimento delle emissioni gassose, per i centri abitati di Concordia e di San Possidonio anche in considerazione della vicinanza di aree scolastiche;
17. si prescrive la realizzazione di aree umide con superfici e profondità equivalenti a quelle eliminate (maceri) con il ripristino e potenziamento dei valori ambientali compromessi;
18. gli interventi di rinaturalizzazione di tipo lineare previsti dal progetto devono configurarsi, come previsto nel SIA, come elementi di connessione della rete ecologica esistente;
19. relativamente all'impatto acustico si prescrive di tenere conto delle evoluzioni del tessuto urbanizzato e delle pianificazioni urbanistiche già approvate; a tal fine dovranno essere stipulate apposite convenzioni con le amministrazioni comunali, per la garanzia del rispetto dei limiti normativi, relativo all'impatto acustico, degli edifici previsti negli strumenti urbanistici attuativi approvati, compresi gli edifici non ancora realizzati;
20. per le nuove infrastrutture stradali (e, quindi, per tutta la viabilità di progetto) deve essere garantito, l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio con un proprio livello sonoro che, oltre a non superare i propri limiti, sommandosi al livello sonoro presente nell'area, non superi complessivamente il valore limite

dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti, come indicato nell'appendice IV al report "Panoramica interpretativa ed evidenziazione delle problematiche della normativa acustica Comunitaria e Nazionale con particolare riferimento agli aspetti inerenti l'impatto acustico" redatto da ISPRA, nell'ambito della convenzione MATTM-ISPRA "Supporto allo svolgimento delle attività della commissione VIA ordinaria e speciale, in merito alle problematiche dell'inquinamento acustico delle infrastrutture di trasporto", che costituisce l'allegato n. 1, parte integrante della presente delibera;

21. al fine di applicare correttamente quanto indicato al precedente punto, si prescrive l'effettuazione di una campagna di rilevazioni in campo volta a caratterizzare lo stato acustico di ante-operam su ricettori impattati sia dall'opera in progetto che dalla viabilità esterna in situazione di forte concorsualità; tale monitoraggio va concordato nelle modalità con la Regione Emilia-Romagna, che si può avvalere del supporto tecnico di ARPA;
22. per la mitigazione del rumore il progetto già prevede l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti, ma si prescrive, di valutare la sperimentazione dei nuovi asfalti ad elevata capacità fonoassorbente (sino a 5 dB, come ad esempio gli asfalti contenenti materiali gommosi) in alternativa alle barriere di mitigazione acustica; per tali asfalti dovrà essere preventivata l'adeguata manutenzione per mantenerne l'efficacia nel tempo;
23. si prescrive la realizzazione delle barriere acustiche previste dal progetto; al fine di verificare la corretta realizzazione, nonché l'effettiva efficacia di tali barriere si prescrive l'effettuazione di una campagna di rilevazione ad opera terminata, con modalità concordate con la Regione Emilia-Romagna, che si può avvalere del supporto tecnico di ARPA;
24. si prescrive che il piano di monitoraggio della fase di cantiere e della fase di esercizio, a carico del gestore, con l'individuazione dei punti e delle modalità di monitoraggio, sia concordato con la Regione Emilia Romagna, che può avvalersi delle strutture di ARPA; si prescrive, in particolare, che le misurazioni per la verifica del rispetto dei limiti acustici siano effettuate in periodi significativi per la durata di almeno una settimana e almeno una volta all'anno; gli esiti del monitoraggio dovranno essere trasmessi Regione Emilia Romagna e ad ARPA;
25. nei casi in cui, sulla base degli esiti di tale monitoraggio, sia necessario mitigare l'impatto

acustico, occorrerà provvedere alla mitigazione entro un anno dal rilievo;

26. nei casi in cui, sulla base degli esiti del monitoraggio, non si raggiungano i limiti normativi con l'utilizzo degli asfalti fonoassorbenti, si prescrive l'uso di barriere acustiche, che al fine di limitare l'impatto sia sul paesaggio sia sull'avifauna, laddove fattibile, andranno accompagnate con fasce arboreo-arbustive che valorizzino il paesaggio circostante ed indirizzino le specie ornitiche all'involò;
27. gli interventi sugli edifici esistenti, compresi quelli già indicati nel progetto, potranno essere previsti solo a seguito di verifica dell'inefficacia degli altri strumenti di mitigazione (asfalto fonoassorbente o barriere acustiche);
28. particolare cura dovrà essere posta al rispetto dei limiti dei recettori sensibili;
29. si richiede, nel Sistema di Gestione Ambientale (SGA), di prendere in considerazione tutte le sostanze pericolose presenti all'interno delle aree di cantiere e lungo l'asse infrastrutturale, considerando diversi possibili gradi di contaminazione;
30. particolare attenzione dovrà essere posta alla verifica degli effetti indotti dalle vibrazioni, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio sugli edifici, potenzialmente interessati, già lesionati dagli eventi sismici; si prescrive che il piano di monitoraggio ambientale (PMA) previsto dal progetto sia concordato, nei punti di rilevazione e nella metodica con la Regione Emilia Romagna, che può avvalersi delle strutture di ARPA;
31. nei siti in cui è verificata la presenza di condizioni predisponenti la liquefazione devono essere effettuate verifiche del rischio di liquefazione (stima dell'indice di liquefazione IL), tenendo conto anche delle magnitudo registrate negli eventi sismici del 2012;
32. in particolare le aree suscettibili di liquefazione dovranno essere individuate sulla base delle prove geotecniche disponibili; come criterio di selezione delle indagini geotecniche in situ e degli orizzonti litologici su cui svolgere tali approfondimenti, si suggerisce di impiegare quello utilizzato per gli studi di microzonazione sismica di cui all'Ordinanza del Commissario Delegato - Presidente della Regione n. 70/2012;
33. le stime del rischio di liquefazione dovranno essere effettuate utilizzando il valore di magnitudo momento

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

34. in applicazione del principio di cautela, si richiede che nelle aree in cui risulti  $IL > 5$  la stima dell'azione sismica per la progettazione dell'opera venga effettuata sulla base di specifiche analisi di risposta sismica locale e sia effettuata la stima dei cedimenti post-sismici; sulla base delle stime dei cedimenti dovrà essere valutata l'opportunità di interventi di mitigazione del rischio di liquefazione; nel caso tali interventi si rendano necessari, in sede di approvazione del progetto definitivo, dovranno essere formulate proposte di interventi di mitigazione degli effetti di liquefazione;
35. si prescrive una adeguata mitigazione paesaggistica sia per la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll, in comune di Reggiolo, sia per Palazzo Ludergnani con l'oratorio Ghisilieri a S. Carlo, comune di Sant'Agostino; tali emergenze architettoniche costituiscono un particolare valore storico - culturale;
36. si prescrive, nell'attraversamento dei terreni della Partecipanza Agraria, la configurazione denominata alternativa C2c con il mantenimento della quota della Strada Maestra Grande, migliorando, in sede di progetto esecutivo, l'inserimento paesaggistico del viadotto;
37. nelle aree segnalate a rischio per eventuali insediamenti archeologici dovranno essere effettuati sondaggi preventivi; in particolare le aree indicate dal PTCP delle province di Reggio Emilia e di Modena riguardano:
  - ✓ area del casello autostradale in Zona Rame nel Comune di Reggiolo;
  - ✓ lotto interferente con Via Santo Stefano comune di Novi Modena;
  - ✓ lotto compreso tra le chilometriche 24+490 e 24+511 nel comune di San Felice sul Panaro;
38. si prescrive la realizzazione delle mitigazioni previste dal progetto per la cantierizzazione; inoltre, contemporaneamente all'avvio della cantierizzazione dell'opera e compatibilmente con i lavori da effettuare, si prescrive la messa a dimora della vegetazione nelle aree finalizzate alla mitigazione/compensazione dell'infrastruttura, al fine



di anticiparne, quanto prima, la loro efficacia;

39. per la cantierizzazione dell'opera dovranno essere concordati, ed eventualmente adeguati, la viabilità locale da utilizzare, nonché gli orari ed eventuali limiti di utilizzo delle stesse con le Amministrazioni comunali interessate; particolare attenzione andrà posta all'utilizzo della viabilità di cantiere lungo il canale Fossa Raso, all'interno del sito Rete Natura 2000 "Siepi e Canali della Resega Foresto", in modo da minimizzare gli impatti sulla ZPS, in particolare escludendo l'utilizzo della viabilità in periodi critici per l'avifauna;
  40. la destinazione delle piste di cantiere a viabilità ciclabile, sarà concordata con le Amministrazioni comunali interessate e, per i tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada, dovrà essere prevista un'adeguata protezione, ad esempio con fasce alberate;
  41. dovrà essere predisposto un approfondito piano di intervento nei casi di emergenze ambientali;
  42. resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;
- g) di richiedere inoltre:
1. un intervento di mitigazione paesaggistica di tipo P2 "filare arboreo arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura, in corrispondenza del complesso edilizio ubicato in prossimità del Collettore delle acque basse modenesi nel comune di Novi di Modena;
  2. che le mitigazioni acustiche previste dal progetto nel tratto denominato "Variante di Novi", proseguano sino al confine tra il Comune di Novi di Modena e il Comune di Concordia;
- h) di esprimere alle osservazioni presentate (come sintetizzate nell'Allegato A, parte integrante della presente deliberazione) le risposte di cui all'Allegato B, parte integrante della presente deliberazione;
- i) di inviare il presente parere al Ministro dell'Ambiente ed al Ministro per i Beni Culturali ed Ambientali, al fine di concorrere alla definizione della compatibilità Valutazione di impatto ambientale sul progetto in oggetto;
- j) di inviare il presente parere per conoscenza al proponente ARC; alle Amministrazioni provinciali di Parma, Modena e Ferrara; alle Amministrazioni dei comuni di Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Felice sul Panaro Finale Emilia e Cento.

- - - -

## ALLEGATO A

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. INTEGRATIVO RELATIVO ALLE DUE VARIANTI PROGETTUALI RICHIESTE DALLA DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 10/02/2016 DEL PROGETTO DI AUTOSTRADA CISPADANA

### A. Osservazioni di carattere generale:

- A.1 si valuta positivamente la delibera del 10 febbraio 2016 relativamente alla scelta del tracciato autostradale, nel territorio del comune di Sant'Agostino, posizionandola il più lontano possibile dai centri abitati;  
(Oss. n. 7);
- A.2 ci si oppone alla Variante, in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale" nel comune di Novi di Modena;  
(Oss. n. 11);
- A.3 ci si oppone alla Variante, nel tratto in corrispondenza dell'Ansa del Fiume Panaro;  
(Oss. n. 11); (Oss. n. 9); (Oss. n. 8);
- A.4 ci si oppone alla Variante, nel tratto in corrispondenza dell'attraversamento delle Partecipanze agrarie (loc. Alberone);  
(Oss. n. 6);
- A.5 si valuta positivamente la variante in corrispondenza del sito archeologico "castrum medievale" nel comune di Novi di Modena;  
(Oss. n. 12);

### B. Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:

- B.1 il progetto nel tratto di attraversamento del comune di Finale Emilia contrasta con il Piano comunale delle Emergenze di Protezione Civile 2015 (delibera di Consiglio comunale n. 88/2015);  
(Oss. n. 8);
- B.2 a seguito del sisma del 2012 le Amministrazioni locali, i privati e le aziende hanno pianificato la ricostruzione tenendo in considerazione il tracciato dell'autostrada Cispadana precedentemente presentato;  
(Oss. n. 11);

C. Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:

- C.1 si richiede una documentazione progettuale maggiormente dettagliata per l'espressione del parere di competenza;  
(Oss. n. 1); (Oss. n. 3)
- C.2 si confermano le osservazioni e le prescrizioni formulate sul progetto definitivo, precedentemente presentato;  
(Oss. n. 2); (Oss. n. 3); (Oss. n. 12); (Oss. n. 8);
- C.3 si richiede sia adeguata la viabilità prevista per la cantierizzazione al carico di mezzi pesanti;  
(Oss. n. 8);
- C.4 si segnala che, in seguito al terremoto del 2012, per alcuni edifici che si trovavano nell'attuale corridoio dell'autostrada è stata disposta la delocalizzazione in altro luogo, per contro è stata autorizzata la ricostruzione di edifici che, alla luce della variante "Ansa Panaro" o alternativa "C2b", si troverebbero all'interno del nuovo corridoio;  
(Oss. n. 8);
- C.5 si richiede sia realizzato, nel comune di Finale Emilia il tracciato del progetto definitivo, precedentemente presentato;  
(Oss. n. 8);
- C.6 si richiede la valutazione di caselli aggiuntivi completamente automatizzati, come realizzati su autostrada A31Valdastico;  
(Oss. n. 8);
- C.7 lo spostamento del tracciato nel comune di Novi di Modena, vanifica lo sforzo fatto con le associazioni degli agricoltori di salvaguardare al massimo l'integrità degli appezzamenti;  
(Oss. n. 11);

D. Osservazioni al quadro di riferimento ambientale:

- D.1 si richiede un intervento di mitigazione paesaggistico di tipo P2 "filare arboreo arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura, in corrispondenza del complesso edilizio ubicato in prossimità del Collettore delle acque basse modenesi nel comune di Novi di Modena;  
(Oss. n. 4);
- D.2 si confermano le osservazioni e le prescrizioni formulate

sul progetto definitivo, precedentemente presentato;

(Oss. n. 4); (Oss. n. 5); (Oss. n. 10);

D.3 si richiede di evitare il carattere di linearità, prevedendo fasce boscate compensative e/o piantumazione di essenze arboreo/arbustive con apparato fogliare, al fine di massimizzare gli effetti di trattenuta degli inquinanti;

(Oss. n. 4)

D.4 nella variante che comprende i tratti Ansa Panaro ed il secondo tratto del tracciato C2b vi sono 135 ricettori con livelli acustici superiori ai limiti a fronte dei 102 impattati dal tracciato C2c corrispondente, vale a dire oltre il 30 % in più;

(Oss. n. 5);

D.5 nell'attraversamento della frazione di Alberone per ottenere le prestazioni richieste dalla normativa per la mitigazione acustica, potrebbe essere necessario studiare un tracciato in trincea, o interrato;

(Oss. n. 5); (Oss. n. 6);

D.6 il progetto, nel tratto di attraversamento del comune di Finale Emilia, attraversa un'area ad "elevata criticità idraulica";

(Oss. n. 8);

D.7 il progetto, nel tratto di attraversamento del comune di Finale Emilia, interessa un'area caratterizzata da episodi di "rotta arginale" (loc. Selvabella);

(Oss. n. 8); (Oss. n. 9); (Oss. n. 11);

D.8 si richiede che le mitigazioni acustiche previste dal progetto nel tratto denominato "Variante di Novi", proseguano sino al confine tra il Comune di Novi di Modena e il Comune di Concordia;

(Oss. n. 10);

ALLEGATO B

PARERE SULLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. INTEGRATIVO RELATIVO ALLE DUE VARIANTI PROGETTUALI RICHIESTE DALLA DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 10/02/2016 DEL PROGETTO DI AUTOSTRADA CISPADANA

**A Osservazioni di carattere generale:**

- A.1 non pertinente;
- A.2 non accolta per le valutazioni di cui ai punti 3, 4, 5, 6 e 7;
- A.3 parzialmente accolta per le valutazioni di cui ai punti 3, 4, 5, 6 e 7;
- A.4 accolta per le valutazioni di cui ai punti 5 e 6;
- A.5 accolta per le valutazioni di cui ai punti 3, 4, 5, 6 e 7;

**B Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:**

- B.1 parzialmente accolta per le valutazioni di cui ai punti 5, 6 e 7;
- B.2 accolta per le valutazioni di cui al punto 7;

**C Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:**

- C.1 non pertinente;
- C.2 parzialmente accolta (vedi prescrizioni al punto 8);
- C.3 accolta (vedi prescrizioni al punto 8);
- C.4 accolta per le valutazioni di cui al punto 7;
- C.5 accolta per le valutazioni di cui al punto 6 e 7;
- C.6 parzialmente accolta (vedi prescrizioni al punto 8);
- C.7 non accolta per le valutazioni di cui ai punti 3, 4, 5, 6 e 7;

**D Osservazioni al quadro di riferimento ambientale:**

- D.1 accolta (vedi prescrizioni al punto 8);
- D.2 parzialmente accolta (vedi prescrizioni al punto 8);
- D.3 accolta (vedi prescrizioni al punto 8);
- D.4 accolta per le valutazioni di cui ai punti 5, 6 e 7;

- D.5 non accolta per le valutazioni di cui ai punti 5, 6 e 7;
- D.6 accolta per le valutazioni di cui ai punti 6 e 7;
- D.7 accolta per le valutazioni di cui ai punti 6 e 7;
- D.8 accolta (vedi prescrizioni al punto 8) (Oss. n. 10);



Spett.le Regione Emilia-Romagna  
Servizio VIPSA  
V.le della Fiera, 8  
40127 Bologna

c.a. Arch. A.M. Di Stefano  
Arch. R. Zavattini

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

**OGGETTO:** Progetto relativo all'Autostrada regionale Cispadana – Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.  
**Presentazione integrazioni II**

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO:

---

### Premessa

La Società Autostrada Regionale Cispadana, su specifica richiesta del Consiglio dei Ministri (Delibera del 10/02/2016) ha depositato, in data 17 marzo 2016, la documentazione integrativa relativa a due distinte varianti progettuali, affinché fossero sottoposte alle verifiche ambientali previste dalla normativa nell'ambito della valutazione ambientale in corso:

- variante che interessa i Comuni di Novi di Modena e, in minor parte quello di Concordia sulla Secchia, volta ad evitare l'interferenza con il sito archeologico del Castrum di Novi di Modena. La variante presenta un'estensione planimetrica di circa 4.8 km ed è ricompresa fra la progr. 4+475 e la progr. 9+284; ha uno scostamento massimo di 330 metri verso nord dal progetto autostradale presentato nel Progetto Definitivo.
- variante che interessa il Comune di Finale Emilia finalizzata a ridurre l'interferenza con l'ansa del fiume Panaro. La variante presenta un'estensione planimetrica di circa 4.7 km e si sviluppa dalla progressiva chilometrica 33+019 del Progetto Definitivo fino a collegarsi all'alternativa C2b del Progetto Definitivo, che attraversa anche il Comune di Cento.

Nel contempo la Delibera ha modificato la precedente prescrizione n.1b del parere n.1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale, definendo che *'In riferimento al tratto autostradale ricadente a nord della 'Partecipanza Agraria', deve essere adottata la soluzione identificata come C2b nella soluzione progettuale, collocata a nord di Alberone e all'esterno dell'area tutelata paesaggisticamente della Partecipanza Agraria'* (Resoconto sommario della riunione del 23 dicembre 2015 allegato alla Delibera del 10/02/2016).

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Sede legale Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | PEC dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

Sezione di Modena Servizio Sistemi Ambientali

Viale A.Fontanelli n°23 | CAP 41121 | tel +39 059 433611 | fax +39 059 433658 | PEC aoomo@cert.arpa.emr.it



Nella documentazione presentata dal proponente relativa alle varianti sopracitate, si dichiara che, rispetto al Progetto Definitivo, i due nuovi tracciati non comportano variazioni significative dal punto di vista del traffico veicolare e della funzionalità trasportistica.

La fase di cantiere prevede lo spostamento di alcune aree e delle piste, in quanto risulta necessario mantenerle in prossimità del tracciato autostradale.

E' stata trasmessa una valutazione degli impatti ambientali dovuti alle due nuove varianti prescritte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri mentre, per quanto riguarda il tracciato di Progetto Definitivo nell'alternativa C2b, si rimanda a quanto era stato valutato nel SIA.

Al proposito si ricorda che il **parere di ARPA, inviato con prot 16271 del 11/11/2013 al Servizio VIPSA della Regione Emilia Romagna** era stato redatto considerando il tracciato indicato da Progetto Definitivo che, per il tratto di attraversamento tra i Comuni di Finale Emilia e di Cento non prevedeva l'alternativa di tracciato C2b ma l'alternativa C2c; quest'ultima infatti presentava *'un quadro complessivo di impatti significativamente minore rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate'*, in particolare relativamente alle matrici aria e rumore, in quanto il tracciato coinvolgeva un minor numero di ricettori. Tale valutazione tiene conto nello specifico anche degli esiti del confronto fra il tracciato C2b e C2c.

Si ritiene doveroso sottolineare che nel SIA l'impatto determinato dall'alternativa di tracciato C2b non era stato sviluppato in modo approfondito, perchè finalizzato ad una valutazione propedeutica degli impatti atta a determinare l'alternativa più sostenibile dal punto di vista ambientale:

- per la matrice atmosfera erano stati estratti dei valori puntuali di concentrazione di inquinanti lungo un transetto perpendicolare all'opera fino alla distanza di 1 km dall'asse stradale, presso i nuclei abitati di Alberone e Dodici Morelli (territorio ferrarese)
- per la matrice rumore, erano stati stimati i livelli acustici dovuti alla realizzazione dell'infrastruttura, senza valutare le misure di mitigazione, nei casi di superamento dei limiti normativi presso i ricettori.

Ciò premesso, entrando nel merito degli impatti ambientali presentati per le due nuove varianti e dell'alternativa di tracciato C2b si osserva quanto segue.

## Matrice Atmosfera

### Fase di cantiere

L'adeguamento del processo di cantierizzazione alle nuove varianti consiste in un aggiornamento geografico/geometrico delle aree di cantiere e delle piste; si dichiarano confermati sia gli elementi di cantierizzazione (tempistiche, modalità operative, poli di approvvigionamento/conferimento, percorsi di collegamento) che i potenziali impatti e relativi presidi mitigativi predisposti nel SIA del Progetto Definitivo

Per quanto riguarda la variante di Novi-Concordia, subiscono spostamenti le aree di cantiere denominate 1-S.6, 1-S.7, 1-D.2, 1-S.8 e le piste che saranno dislocate più a nord in prossimità del nuovo tracciato.

Per quanto riguarda la variante di Finale, subiscono spostamenti le aree di cantiere denominate 2-S.3, 2-D.2, 2-S.4, 2-S.5 e 2-S.6 e le piste che saranno dislocate più a nord in prossimità del nuovo tracciato.

Per entrambe le varianti, si dichiara che il quadro emissivo risulta il medesimo di quello ipotizzato nel Progetto Definitivo, in quanto il numero di mezzi di cantiere, la composizione del parco e le caratteristiche delle fasi lavorative rimangono invariate e il tracciato in variante si discosta in minima parte dalla configurazione di Progetto Definitivo (alternativa C2b per la variante di Finale); non si evidenziano pertanto variazioni degli impatti rispetto a quanto era stato presentato nel SIA.

La scrivente Agenzia conferma pertanto quanto contenuto nel parere citato in premessa: poiché l'impatto dell'attività di cantiere sulla qualità dell'aria non era risultato trascurabile, riteneva che dovessero essere attuate tutte le misure gestionali utili a contenere la diffusione delle polveri, per le quali si rimanda al parere medesimo; doveva inoltre essere previsto un piano di monitoraggio finalizzato a valutare l'impatto dell'opera presso i ricettori più prossimi ai cantieri di tipo "campo base" e al fronte mobile di avanzamento lavori.

### Fase di esercizio

Per entrambe le varianti, si dichiara che dal punto di vista della qualità dell'aria il tracciato in variante presenta il medesimo quadro emissivo della soluzione ipotizzata nel progetto definitivo in termini assoluti, in quanto il numero di mezzi in transito, la composizione del parco e le velocità di percorrenza restano invariati. Anche il "corridoio territoriale" in cui esse si sviluppano presenta le medesime caratteristiche per cui, dato che il tracciato in variante si discosta in minima parte dalla configurazione di Progetto Definitivo (alternativa C2b) non si ritiene possano essere individuate sostanziali differenze in termini di concentrazioni di inquinanti dovute all'uno o all'altro tracciato.

Vengono pertanto riproposte le stime di impatto svolte in fase di SIA e relative integrazioni sulle quali la scrivente Agenzia si era espressa, evidenziando diverse perplessità.

A differenza di quanto asserito dal proponente, mediante proprie valutazioni modellistiche relative allo scenario tendenziale al 2020 in presenza dell'opera, ARPA aveva valutato:

- una situazione di potenziale criticità relativamente al superamento del valore limite sulla media giornaliera di PM10 su tutta l'area interessata dall'intervento
- una situazione di potenziale criticità sul valore limite della media annuale di NO2 limitata a situazioni locali, legate ai valori di fondo ivi presenti e alla distanza del ricettore dall'infrastruttura

Poiché l'area interessata dalle due varianti del territorio modenese e dalla alternativa di tracciato C2b (che interessa sia il territorio modenese che ferrarese) risulta già ricompresa nelle valutazioni modellistiche autonomamente effettuate da ARPA, si ritiene valido quanto sopra indicato anche in merito al nuovo tracciato e si ribadiscono le valutazioni sopra riportate.

Conseguentemente rimangono valide anche le raccomandazioni in merito alla necessità di adottare misure compensative a scala locale atte a ridurre la concentrazione giornaliera di PM10 e a non aumentare la concentrazione di NO2, che dovevano portare almeno al saldo emissivo zero per PM10 ed NOX e che potevano essere individuate dal proponente tra quelle indicate dal PAIR 2020. Si raccomandava inoltre, di proteggere i ricettori, situati nelle aree dove si potevano verificare situazioni locali di superamento, con appropriate misure di mitigazione quali ad esempio fasce boscate di caratteristiche e dimensioni opportune.

Analogamente dicasi in merito alla necessità di prevedere un piano di monitoraggio ambientale finalizzato a valutare l'impatto dell'opera nella fascia di massima interferenza dell'infrastruttura.

### Piano di monitoraggio

Per entrambe le varianti, così come per l'alternativa di tracciato C2b nonché per il restante tracciato da Progetto Definitivo, si confermano quindi i criteri generali contenuti nel parere citato in premessa e relativi al piano di monitoraggio ambientale AO, CO e PO, sia in termini di metodiche che di scelta dei punti di campionamento. Si ricorda inoltre che il Piano di monitoraggio che verrà presentato in fase di progetto esecutivo dovrà essere concordato con Arpae; in tale fase dovranno essere definite anche le modalità di invio dei dati.

## Matrice Rumore

Per quanto riguarda il rumore, le variazioni del tracciato prescritte risultano significative, in quanto comportando modifiche alla distanza tra la sorgente sonora e i ricettori, determinano differenti livelli acustici; conseguentemente devono essere rivalutati eventuali interventi di mitigazione, quali la collocazione e le caratteristiche tecniche e geometriche delle barriere acustiche.

Nella documentazione trasmessa viene fornita una previsione di impatto acustico, con relative opere previste di mitigazione, relativamente alle due varianti "Castrum" e "Ansa Panaro", mentre il proponente non considera l'impatto acustico del rimanente tratto che chiameremo "secondo tratto dell'alternativa C2b", rimandando per quest'ultimo alla valutazione preliminare, non esaustiva come detto sopra, svolta nel SIA.

La metodologia utilizzata continua a non considerare nella progettazione delle opere di mitigazione, nei casi di concorsualità tra più infrastrutture, il cosiddetto livello di soglia, prendendo a riferimento esclusivamente il limite concorsuale (punto 2.3.2 del parere Arpa). Si ricorda infatti che nel caso di sovrapposizione delle fasce di pertinenza di più infrastrutture, il limite vigente è quello maggiore tra i limiti previsti per le singole infrastrutture (limite concorsuale definito dal proponente); affinché però questo limite risulti sempre rispettato, è necessario che ogni singola infrastruttura determini un contributo inferiore al proprio valore limite (livello di soglia).

Si ritiene pertanto che le misure di mitigazione previste, prendendo a riferimento il limite concorsuale, possano, in seguito ad un incremento del traffico sulle infrastrutture esterne al progetto, risultare potenzialmente non sufficienti a garantire il rispetto del limite concorsuale stesso.

Rimangono inoltre valide tutte le osservazioni, le considerazioni, nonché le richieste riportate nel parere Arpa di cui sopra, ed in particolare:

1. l'intervento diretto sui ricettori risulta di non facile realizzazione, oltre che giuridicamente di controversa applicazione nel caso di progetto e non di risanamento;
2. al fine di proteggere i ricettori dall'impatto acustico dell'opera è preferibile la realizzazione di barriere acustiche e l'uso di asfalto fonoassorbente: quest'ultimo è necessario che sia sottoposto ad opportuna manutenzione nel tempo, al fine di preservarne l'efficacia;
3. l'individuazione dei ricettori da proteggere e la progettazione di mitigazioni acustiche devono tener conto di edifici attualmente abbandonati o non utilizzati, in quanto potranno esserlo in futuro, nonché delle aree di nuova edificazione in progetto;
4. la richiesta di effettuare campagne di misura in fase di esercizio al fine di verificare l'efficacia della mitigazione acustica delle barriere realizzate, correlando il dato acustico con quello di traffico ed estrapolandolo allo scenario di maggior impatto (anno 2030);
5. la richiesta di effettuare campagne di monitoraggio acustico di ante operam nei casi di importante concorsualità con la viabilità locale, a fine di distinguere il contributo alla rumorosità da attribuire alla viabilità esterna rispetto alla Cispadana in progetto.

Ciò premesso, entrando nel merito degli impatti ambientali presentati per le due nuove varianti e del secondo tratto dell'alternativa C2b, si osserva quanto segue.

### Fase di cantiere

Per quanto riguarda l'impatto acustico di cantiere e del fronte avanzamento lavori relativamente ad entrambe le varianti, si ribadiscono le considerazioni e le prescrizioni espresse nel precedente parere ARPA del 2013 a cui si rimanda.

### Fase di esercizio

- *Varianti "Castrum" e "Ansa Panaro"*

I ricettori interessati dalle due varianti sono stati oggetto di valutazione previsionale con la stessa metodologia utilizzata nel SIA del Progetto Definitivo: per quelli per cui è stato stimato il superamento del limite concorsuale è stata prevista la realizzazione di barriere acustiche al fine di ricondurre i livelli acustici al di sotto del limite. Tale obiettivo viene ottenuto in tutti i casi con alcune eccezioni descritte nel seguito e riportate nella tabella in Allegato 1 alla presente.

#### *Variante 'Castrum'*

Presso i ricettori denominati CN019 e CN027, dichiarati da demolire, permane il superamento del limite concorsuale sia nel periodo diurno che in quello notturno; inoltre presso il ricettore CN015 si rileva un lieve superamento residuo (0,4 dBA) del limite concorsuale notturno, che però presentava un superamento anche nella situazione di ante operam a causa della viabilità locale.

Presso tali ricettori si verificano, inoltre, residui superamenti del limite relativo alla sola nuova viabilità (Autostrada Cispadana) sia nel periodo diurno che notturno, così come ai ricettori CN011, CN020, CN022, CN025, mentre presso il ricettore CN033 solo per il periodo notturno. In questi ultimi casi il limite concorsuale risulta comunque rispettato in quanto più elevato di quello della sola Autostrada Cispadana a causa del limite ante operam relativo alla fascia di pertinenza della viabilità locale (70-60 dBA). Per tutti questi ricettori le barriere acustiche progettate garantiscono il rispetto del solo limite concorsuale.

#### *Variante 'Ansa Panaro'*

Un superamento residuo del limite concorsuale sia diurno che notturno si osserva presso il ricettore denominato FN087, mentre i ricettori FN092, FN100 e FN101 presentano il superamento del solo limite concorsuale notturno.

Per tutti i ricettori sopra citati in concomitanza con il superamento del limite concorsuale si verifica anche il superamento del limite della sola Cispadana, che rappresenta la sorgente principale della rumorosità.

Si osserva che due di questi ricettori (FN087 e FN092) vengono definiti ruderi: riguardo l'opportunità di proteggere tali ricettori si fa riferimento al parere della scrivente Agenzia di cui sopra, nello specifico al punto 2.3.1.10.

Relativamente ai ricettori FN092, FN100 e FN101 si rileva un errore nella definizione di tipo 6 (fuori dal corridoio di analisi e dalle fasce di pertinenza), in quanto risultano nella fascia di pertinenza dei 250 m della nuova infrastruttura e per quanto riguarda FN100 e FN101 risultano di tipo 1.

Per tutti i ricettori sopra citati non sono state previste adeguate opere di mitigazione.

- *Secondo tratto dell'alternativa di tracciato C2b*

Per tutti i ricettori della province di Modena e Ferrara interessati dal secondo tratto dell'alternativa C2b, elencati nell'Allegato 1 della presente con la dicitura "C2b-Ricettori da mitigare", non sono state previste opere di mitigazione, dato che, come detto, il proponente ha abbandonato l'alternativa di tracciato C2b, dopo averne valutato i maggiori impatti rispetto all'alternativa C2c.

Se si considerano infatti i soli impatti acustici sui ricettori della variante che comprende i tratti Ansa Panaro ed il secondo tratto del tracciato C2b e si pongono a confronto con gli impatti provocati dal corrispondente tratto di tracciato C2c, è possibile rilevare che nella variante anzidetta vi sono ben 135 ricettori con livelli acustici superiori ai limiti a fronte dei 102 impattati dal tracciato C2c corrispondente, vale a dire oltre il 30 % in più.

I maggiori impatti dovuti al secondo tratto dell'alternativa C2b, fra i maggiori di tutta l'opera, si verificano nell'attraversamento della frazione di Alberone del comune di Cento, con un impatto acustico di consistente entità su numerose abitazioni: in assenza di mitigazioni, i limiti legislativi risultano superati fino a circa 15 dBA in periodo diurno. Le opere di mitigazione dovranno possedere dunque caratteristiche in grado di abbattere tali consistenti superamenti ed il solo utilizzo di barriere acustiche potrebbe risultare non sufficiente. Per ottenere le elevate prestazioni richieste, potrebbe essere necessario studiare un tracciato in trincea, almeno relativamente alla frazione di Alberone, maggiormente impattata.

Più in generale, con riferimento alla Tabella in Allegato 1 si propone di prescrivere al proponente l'inserimento di opportune mitigazioni nei ricettori contrassegnati con "C2b-Ricettori da mitigare" in quanto tali mitigazioni non sono state mai studiate.

Si precisa infine che nella tabella in Allegato 1, per i ricettori sopramenzionati, è stato possibile indicare i soli "superamenti concorsuali" in quanto non è stata condotta dal proponente un'analisi di maggior dettaglio, come sul resto del tracciato,

#### Piano di monitoraggio

Per entrambe le varianti, così come per l'alternativa di tracciato C2b, nonché per il restante tracciato da Progetto Definitivo, si sottolinea l'importanza di un adeguato piano di monitoraggio acustico da concordare con la scrivente Agenzia in fase di progetto esecutivo, sia per quanto riguarda la metodologia, che per l'individuazione dei ricettori da monitorare, al fine di verificare il rispetto dei limiti presso i ricettori interessati, e perciò l'efficacia delle protezioni acustiche in progetto, nonché per individuare eventuali situazioni che necessitano di ulteriori mitigazioni. In tale fase dovranno essere definite anche le modalità di invio dei dati.

D.ssa Daniela Sesti  
*Dirigente Responsabile del Servizio*

Allegato:

Allegato 1: Analisi di dettaglio su singoli ricettori con impatti residui o problematici

Lettera firmata elettronicamente secondo le norme vigenti.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2016/923

data 30/05/2016

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

omissis

---

L'assessore Segretario: Corsini Andrea

---

Il Responsabile del Servizio

Affari della Presidenza