



AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

CODICE C.U.P. E81B08000060009

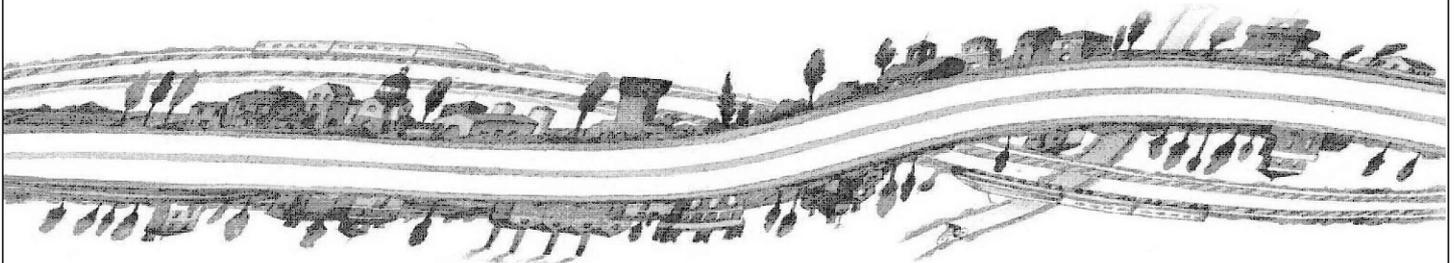
PROGETTO DEFINITIVO

AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA - PARTE GENERALE

PARTE GENERALE

INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

PROCEDURA DI VERIFICA DI OTTEMPERANZA DI CUI ALL'ART. 28 DEL D.LGS 152/2006 E SS. MM. E II.
PRIMA ISTANZA - RELAZIONE



REDATTO DA

IL CONCESSIONARIO

Arch. Sergio Beccarelli
Ord. Arch. Prov. PR n. 377



Autostrada Regionale
Cispadana S.p.A.
IL PRESIDENTE
Graziano Pattuzzi

G										
F										
E										
D										
C										
B	22.06.2020	INTEGR. A SEGUITO SEDUTA O.A. DEL 27.05.2020 E INTEGR. VOLONTARIE			BERTUZZI	BECCARELLI	PATTUZZI			
A	04.03.2020	EMISSIONE			BERTUZZI	BECCARELLI	PATTUZZI			
REV.	DATA	DESCRIZIONE			REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE			
IDENTIFICAZIONE ELABORATO										DATA: MARZO 2020
NUM. PROGR.	FASE	LOTTO	GRUPPO	CODICE OPERA WBS	TRATTO OPERA	AMBITO	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.	SCALA: _
8000	PD	0	000	00000	0	GE	RG	06	B	

1.CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE	2
2.PRESCRIZIONI DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA/VAS E RELATIVE CONDIZIONI AMBIENTALI COINCIDENTI CON LA DELIBERA DI GIUNTA REGIONALE N.638 DEL 15 MAGGIO 2017	5
1.A	5
1.B	6
1.C	9
1.D	13
6	15
28.1	16
28.2	17
28.3	19
28.5	21
28.6	27
28.7	30
28.8	31
47	32
3.PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO	34
1	34
2	38

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE

Il Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13, redatto nel 2012, ha ottenuto la compatibilità ambientale condizionata all'ottemperanza di un preciso quadro prescrittivo, puntualmente esplicitato all'art.1 del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) n.190 del 25/07/2017, reso di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT).

Il suddetto Decreto contempla:

- nella sezione "A", le prescrizioni impartite dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS, di cui al parere n.2395 del 19/05/2017;
- nella sezione "B", le prescrizioni formulate dal Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo, di cui al parere n.18050 del 19 giugno 2017;
- nella sezione "C", le prescrizioni formulate dalla Regione Emilia-Romagna, di cui alla delibera di Giunta Regionale n. 638 del 15 maggio 2017.

L'art. 49 del Decreto VIA recita testualmente: "...Entro un mese dall'approvazione del progetto nella C.d.S. dovrà essere costituito, dal Ministero dell'Ambiente ed a spese del proponente che ne curerà anche il supporto logistico, un Osservatorio Ambientale con compiti di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni impartite con il presente decreto e della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada. Faranno parte di tale osservatorio oltre al Ministero dell'Ambiente (n. 2 rappresentanti) che lo presiede, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (n. 2 rappresentanti), la Regione Emilia Romagna (n. 1 rappresentante) (con il supporto di ARPA), le Province interessate (n. 1 rappresentante per provincia), inoltre, relativamente agli ambiti ed ai temi di loro specifico interesse o competenza, dovranno essere coinvolti i Comuni e gli Enti Gestori dei Siti Natura 2000 interferiti. ..."

Il 18.11.2019, con protocollo n.30108, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DVA – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha emesso il Decreto Direttoriale prot. n. DVA.REGISTRO DECRETI.R. 0000351 del 15 novembre 2019.

Con l'emanazione di questo ulteriore Decreto si procedeva all'istituzione dell'Osservatorio Ambientale ed alla nomina dei componenti istituzionali nel rispetto delle disposizioni di cui al già citato art. 49.

Il costituito Osservatorio Ambientale si configura, pertanto, come l'organismo tecnico di cui si avvarrà l'Autorità Competente (MATTM), ai fini della Verifica di Ottemperanza dell'intero quadro prescrittivo impartito in sede di dichiarazione della compatibilità ambientale dell'opera in esame. Tale competenza si estenderà a tutte le fasi che caratterizzano il processo attuativo dell'infrastruttura (progettazione, esecuzione e primo periodo di esercizio).

Tutto ciò premesso, in questa sede, viene presentata la documentazione propedeutica alla Verifica di Ottemperanza, di cui all'art. 28 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. e ii, relativamente alle sole condizioni ambientali espresse nel Decreto di VIA di cui si ritiene opportuna l'ottemperanza in fase di fase di progettazione definitiva dell'opera.

Le condizioni ambientali (termine con il quale si qualifica l'indirizzo prescrittivo secondo la normativa vigente) afferenti alla fase di progettazione definitiva ammontano complessivamente a n. 89, su di un totale di n. 126. Ciascuna condizione è stata ricondotta ad uno specifico ambito omogeneo qualificato rispetto ai contenuti e alle richieste prescrittive, e più precisamente:

- Generale: n° 22 condizioni;
- Qualità dell'aria: n° 7 condizioni;
- Clima acustico: n° 8 condizioni;
- Suolo e sismica: n° 10 condizioni;
- Acque: n° 9 condizioni;

- Vegetazione, fauna, ecosistemi e aree protette: n° 11 condizioni;
- Patrimonio storico-culturale: n° 11 condizioni;
- Osservatorio Ambientale e Monitoraggio Ambientale: n° 11 condizioni;
- Fase di cantiere: n° 4 condizioni.

Parte di queste condizioni ambientali risultano coincidere tra loro. Ciò è motivato dal fatto che alcune prescrizioni impartite in prima istanza dalla Regione Emilia-Romagna (RER) sono state successivamente confermate, senza operare alcuna modifica testuale sostanziale, dalla Commissione Tecnica VIA/VAS (CTVIA) in sede di emanazione del già citato Decreto VIA n° 190 del 25/07/2017. In questo specifico contesto di condizioni ambientali, ottemperando alla prescrizione formulata dalla CTVIA, si ottempera, di fatto, anche all'omologa prescrizione impartita dalla RER.

Ciò detto il reale numero di condizioni ambientali afferenti al livello definitivo della progettazione risulta ridotto a n. 62, in luogo di n. 89, poiché le condizioni ambientali di analogo contenuto prescrittivo assommano complessivamente a n. 27 (89-27=62).

In ragione del significativo numero di condizioni ambientali da ottemperare in sede di progettazione definitiva si è valutato opportuno suddividere la fase istruttoria in successive istanze disgiunte, seppure aventi una sequenzialità coerente per gerarchia di ricaduta sui contenuti progettuali. Ogni istanza prevede, infatti, di raccogliere le condizioni ambientali per omogeneità di argomenti, agevolando la fase istruttoria da parte dell'OA.

In sintesi, si è previsto di suddividere l'insieme delle condizioni ambientali da ottemperare in sede di Progetto Definitivo, in n. 4 tranches distinte, seppure sequenzialmente coordinate ed omogenee per contenuti e correlati livelli di approfondimento.

La presente Relazione raccoglie la prima tranche di condizioni ambientali di cui si richiede la Verifica di Ottemperanza da parte dell'Osservatorio Ambientale.

Di seguito, si riporta l'elenco delle suddette condizioni in una specifica tabella così strutturata:

- le prime tre colonne identificano il numero progressivo e l'Ente che ha formulato la condizione tra CTVIA, MIBACT e RER, specificando quali siano le condizioni coincidenti;
- la quarta colonna riporta l'Ambito omogeneo a cui appartiene la prescrizione;
- la quinta colonna riporta una sintetica descrizione del tema trattato nella prescrizione.

CTVIA	RER	MIBACT	AMBITO OMOGENEO	TEMI
1.a			Generale	Viadotto Caseificio Razionale Novese
1.b			Generale	Strada Maestra Grande
1.c			Generale	Variante Db
1.d			Generale	Novi di Modena
6			Generale	Predisposizione per linea elettrica
28.1=7.1RER	7.1		Generale	Portale free flow
28.2=7.2.2-8RER	7.2.2-8		Generale	Riduzione ingombro svincoli
28.3=7.3.1RER	7.3.1		Generale	Limitare interventi su viabilità di adduzione

CTVIA	RER	MIBACT	AMBITO OMOGENEO	TEMI
28.5=7.4RER	7.4		Generale	Viabilità ciclabile
28.6=7.2.1RER	7.2.1		Generale	Riduzione livelletta
28.7=8RER	8		Generale	Aree di servizio
28.8			Generale	Casello Ferrara sud
47=35RER	35		Patrimonio storico-culturale	Palazzo de Moll/ Palazzo Ludernani
		1	Patrimonio storico-culturale	Variante Novi di Modena
		2	Patrimonio storico-culturale	S.P. 2 Panaria Bassa

TABELLA 1-1 ELENCO DELLE CONDIZIONI DI CUI SI CHIEDE LA VERIFICA DI OTTEMPERANZA NELLA PRIMA TRASMISSIONE

Nei due capitoli successivi verranno trattate in forma tabellare le risposte a ciascuna condizione.

Ciascuna tabella riporterà;

- il numero progressivo delle osservazioni del Decreto VIA;
- l'ambito omogeneo di appartenenza;
- l'ambito di ottemperanza prescritto;
- l'ambito di ottemperanza proposto;
- la corrispondente prescrizione RER, se del caso;
- il testo della prescrizione;
- la risposta di ottemperanza;
- gli specifici elaborati di riferimento.

Si ritiene importante precisare che in alcuni casi l'ambito per conseguire la Verifica di Ottemperanza:

- o non trova specifica identificazione in sede di Decreto;
- oppure viene identificato in un contesto progettuale o realizzativo incompatibile con il corretto perfezionamento autorizzativo dell'opera, in quanto potrebbe non coincidere con il Progetto Definitivo, propedeutico all'attivazione della Conferenza di Servizi decisoria (ad. esempio una prescrizione che impone l'adozione di una variante plano-altimetrica di tracciato da svilupparsi in sede di Progetto Esecutivo). Tali eventualità sono state risolte prevedendo di anticipare alla fase di progettazione definitiva tutte le potenziali prescrizioni la cui ottemperanza implica un perfezionamento autorizzativo in sede di Conferenza di Servizi decisoria, ovvero tutte le condizioni ambientali che attengono principalmente alla localizzazione e alla approvazione dell'opera (p. e. varianti localizzative, interventi di mitigazione ambientale ed inserimento paesaggistico, ecc.).

Al fine di meglio individuare e collocare lungo il tracciato le condizioni ambientali oggetto della presente istanza è stata prodotta specifica serie cartografica in scala 1.25.000 in cui si propone il raffronto tra il tracciato di Progetto Definitivo elaborato nel 2012 e quello del 2019, e il puntuale posizionamento di ciascuna prescrizione opportunamente richiamata tramite codice identificativo, ambito di appartenenza ed Ente formulante (elaborati 8001÷8006_PD_0_000_00000_0_GE_CO_02÷07_A).

2. PRESCRIZIONI DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA/VAS E RELATIVE CONDIZIONI AMBIENTALI COINCIDENTI CON LA DELIBERA DI GIUNTA REGIONALE N.638 DEL 15 MAGGIO 2017

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.a	Generale	Progetto Definitivo	-	-
<p><u>Prescrizione:</u> In relazione alle alternative di tracciato puntuali dovranno essere scelte le alternative: A1a-3 - tratto autostradale A1 in rilevato e con giacitura a sud del Caseificio Razionale Novese, nonché con il superamento dell'interferenza con la S.P. n. 413 "Romana" mediante un viadotto a quattro campate.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> La prescrizione impartita dalla Commissione Tecnica di VIA conferma la configurazione progettuale sviluppata in fase di Progetto Definitivo 2012, che le valutazioni tecniche ed ambientali, illustrate nello Studio di Impatto Ambientale annesso al Progetto, hanno dimostrato essere la meno impattante per l'ambito territoriale attraversato.</p>				
<u>Riferimento elaborati</u>		0970_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_04_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 4/26 1029_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_03_B_PROFILLO LONGITUDINALE - TAVOLA 3/40 2664_PD_0_A06_AVI06_0_OM_PP_01_C_AVI06 - VIADOTTO SU S.P. N. 413 ROMANA (NOVI) PLANIMETRIA E PROSPETTI 2666_PD_0_A06_AVI06_0_OM_PZ_02_C_AVI06 - VIADOTTO SU S.P. N. 413 ROMANA (NOVI) PROFILLO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI TIPICHE		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.b	Generale	Progetto Definitivo	-	-
<p><u>Prescrizione:</u> Il tracciato denominato C2c, raccordato con la variante "ansa del Panaro" presentata con la documentazione integrativa richiesta dalla delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016, e che prevede, in corrispondenza della strada Maestra Grande, in sostituzione del previsto viadotto, un sovrappasso che sia strettamente limitato, nella luce, alla sede stradale di quest'ultima e che, per configurazione architettonica e strutturale, risulti il più possibile integrato nel clivo erboso del rilevato stradale; l'altezza di detto rilevato si mantiene il più possibile contenuta, in linea del resto con la prescrizione generale di perseguire l'obiettivo della riduzione media del 20% della livelletta stradale dei tratti in rilevato dell'arteria, e a tal fine la strada Maestra Grande, in corrispondenza del sovrappasso, viene ribassata rispetto al piano di campagna così come nella "alternativa A" predisposta dal proponente; il tracciato dell'arteria andrà mantenuto inoltre aderente allo schema geometrico delle suddivisioni agrarie della Partecipanza.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> La prescrizione risulta integralmente ottemperata dalla documentazione progettuale prodotta. Il tracciato autostradale in progetto, orientativamente alla progressiva Km 39+573, risulta interferente con la S.P. n°46 Maestra Grande e l'adiacente Scolo Salione. Il tratto di strada provinciale interessato è interamente rettilineo e praticamente pianeggiante ed è compreso fra Via Monsignor di Sotto a Nord e Via Tassinari a Sud. In corrispondenza delle due intersezioni sono presenti alcuni nuclei abitativi formati da vari edifici. Parallelamente alla strada, sul lato ovest, scorre lo Scolo Salione che risulta per buona parte interrato. In ambito di Progetto Definitivo 2012 di Autostrada Regionale Cispadana l'interferenza era risolta mediante un rialzo della livelletta autostradale, con conseguente realizzazione di un viadotto, e l'abbassamento della strada provinciale, progettata tenendo conto dei vincoli presenti a inizio e fine tracciato dovuti alle intersezioni preesistenti. Nell'ambito della documentazione integrativa prodotta, in ottemperanza alla presente prescrizione, il viadotto autostradale e la trincea confinata sono stati sostituiti con il rilevato autostradale ed un sottopasso ribassato rispetto al piano campagna integrato nel clivo erboso del rilevato autostradale. L'interferenza con lo Scolo Salione è risolta con il prolungamento del tombino esistente per tutto il tratto interessato dall'ingombro del solido autostradale. Al fine di verificare l'effettivo abbassamento della livelletta stradale si allegano i profili di raffronto tra il PD2012 e l'emissione a seguito del Decreto VIA.</p>				
<p><u>Riferimento elaborati</u></p> <p>0981 PD 0 A00 ACS00 0 SD PP 15 B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 15/26 1050 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 24 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 24/40 7723 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 21 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 1/20 7724 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 22 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 2/20 7725 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 23 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 3/20 7726 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 24 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.b	Generale	Progetto Definitivo	-	-
<p>DECRETO VIA – TAVOLA 4/20 7727 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 25 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 5/20 7728 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 26 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 6/20 7729 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 27 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 7/20 7730 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 28 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 8/20 7731 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 29 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 9/20 7732 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 30 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 10/20 7733 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 31 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 11/20 7734 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 32 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 12/20 7735 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 33 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 13/20 7736 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 34 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 14/20 7737 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 35 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 15/20</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.b	Generale	Progetto Definitivo	-	-
<p>7738_PD_0_000_0CS00_0_SD_F5_36_A_ASSE_AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 16/20</p> <p>7739_PD_0_000_0CS00_0_SD_F5_37_A_ASSE_AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 17/20</p> <p>7740_PD_0_000_0CS00_0_SD_F5_38_A_ASSE_AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 18/20</p> <p>7741_PD_0_000_0CS00_0_SD_F5_39_A_ASSE_AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 19/20</p> <p>7742_PD_0_000_0CS00_0_SD_F5_40_A_ASSE_AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 20/20</p> <p>7601_PD_0_V48_VCS48_0_SD_P1_01_A_V48-SOTTOVIA SP46 MAESTRA GRANDE - PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO E STATO DI FATTO</p> <p>7602_PD_0_V48_VCS48_0_SD_P1_02_B_V48-SOTTOVIA SP46 MAESTRA GRANDE - PLANIMETRIA DI PROGETTO E SEGNALETICA</p> <p>7375_PD_0_V48_VST37_0_OM_CA_01_A_VST37-SOTTOVIA SP46 MAESTRA GRANDE – OPERA D'ARTE-PIANTA</p> <p>7376_PD_0_V48_VST37_0_OM_CA_02_A_VST37-SOTTOVIA SP46 MAESTRA GRANDE – OPERA D'ARTE-SEZIONE LONGITUDINALE</p> <p>3811_PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_B_SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE</p> <p>Integrazioni riferimenti a seguito di richiesta integrazioni (Seduta Osservatorio Ambientale del 27.05.2020)</p> <p>3316_PD_0_V49_VST24_0_OM_CA_03_B OPERE STRUTTURALI - VST24-SOTTOVIA MONSIGNORE DI SOTTO - OPERA D'ARTE - SEZIONE LONGITUDINALE</p> <p>3319_PD_0_V49_VST24_0_OM_CA_06_B OPERE STRUTTURALI - VST24-SOTTOVIA MONSIGNORE DI SOTTO - OPERA D'ARTE - SEZIONI TRASVERSALI</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.c	Generale	Progetto Definitivo	-	-

Prescrizione:

In riferimento al tracciato autostradale in prossimità del Comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo, l'adozione dell'alternativa Db come deliberato in data 10 febbraio 2016 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il quale ha fatto propria la posizione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che, ribadendo la scelta operata dalla Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale, prevede che il tracciato autostradale sia spostato a nord della frazione di S. Carlo, in quanto risulta la scelta maggiormente compatibile in termini di emissioni in atmosfera e di rumore, con la tutela della salute pubblica.

Analisi di Ottemperanza:

L'alternativa di tracciato Db, presentata nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale del Progetto Definitivo di Autostrada Regionale Cispadana, è stata giudicata di minor impatto ambientale e quindi perseguibile dal Decreto VIA del 25/07/2017.

L'ambito territoriale nel quale si sviluppa la nuova variante di tracciato è sostanzialmente simile a quello attraversato dalla precedente configurazione di Progetto Definitivo, presentando le medesime interferenze con viabilità e corsi d'acqua principali.

La variante planimetrica, che interessa il territorio di Sant'Agostino, Mirabello e Poggio Renatico, si sviluppa dalla progressiva chilometrica 44+740 fino alla progressiva chilometrica 54+500 del Progetto Definitivo.

La configurazione alternativa Db è stata integralmente recepita nel presente progetto, in luogo dell'omologo precedente tratto autostradale.

In ragione delle relazioni ambientali e territoriali determinate dall'impronta del nuovo sedime e dalle caratteristiche del relativo corpo stradale, sono stati localizzati e dimensionati gli interventi di mitigazione agro-ambientale e di inserimento paesaggistico.

I principi di mitigazione adottati sono i medesimi applicati nello studio di impatto ambientale del 2012.

Più precisamente, si è operato confermando le medesime tipologie progettuali prescelte ai fini della protezione acustica e della migliore integrazione ecosistemica e paesaggistica dell'infrastruttura nel territorio, nell'ambiente e nei confronti del sistema insediativo di riferimento.

Nello specifico è stato previsto lo sviluppo di tre diverse tipologie di opere di mitigazione, nell'ottica di una "progettazione integrata":

- interventi naturalistici;
- interventi protettivi;
- interventi di valorizzazione del territorio.

Gli interventi di mitigazione aventi funzione naturalistica confidano nell'introduzione di specie vegetali autoctone, in grado di associarsi naturalmente e di implementare gli ecosistemi naturali e la biodiversità nelle aree prossime al corridoio infrastrutturale.

Nel dettaglio sono previsti gli inserimenti di:

- siepi, arbusti e boschi plurispecifici aventi funzione di riconnessione ecologica (tipologia a prevalente funzione naturalistica, identificata con la lettera N);
- filari arborei e arboreo-arbustivi finalizzati a favorire il miglior inserimento dell'infrastruttura nel territorio, attraverso il mascheramento, la riqualifica paesaggistica o l'ombreggiamento dell'autostrada (tipologia a prevalente funzione paesaggistica codificata con la lettera P);
- punti di permeabilità faunistica (PF), aree con funzione di riconnessione ecologica, per consentire il passaggio della fauna e conservare la continuità ecologica del territorio (tipologia identificata con la lettera ID);
- inerbimenti diffusi su scarpate ed aree pianeggianti.

Gli interventi protettivi, con funzione anche preventiva, sono volti alla tutela della salute dell'uomo e della fauna e si rivolgono in particolare alla salvaguardia delle componenti atmosfera (miglioramento della qualità dell'aria), rumore ed ambiente idrico.

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.c	Generale	Progetto Definitivo	-	-
<p>A tale fine sono previsti inserimenti di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aree boscate e/o arbusteti, disposti in sestri densi, che serviranno a trattenere gli inquinanti presenti in atmosfera e, allo stesso tempo, contribuiranno ad evitare la dispersione ed il conseguente raggiungimento dell'apparato respiratorio della popolazione (tipologia I avente la funzione di assorbimento degli inquinanti); • barriere antifoniche bidimensionali volte a proteggere i residenti dalle emissioni sonore derivanti, prevalentemente, dal traffico veicolare (tipologia XBaxx); • impianti di trattamento delle acque di piattaforma (tipologia T) prima dell'immissione nella rete fognaria e bacini di laminazione con associate fasce arboree per consentire la protezione dell'avifauna (tipologia VL). <p>Le azioni per conseguire la valorizzazione delle eccellenze del territorio, potenzialmente interagenti con l'utenza che percorrerà il tratto autostradale in esame, sono orientate allo sviluppo degli itinerari ciclo-pedonali ed alla predisposizione di elementi informativi, in grado di promuovere le offerte culturali, storico-testimoniali, naturalistiche e eno-gastronomiche presenti nel contesto di riferimento.</p> <p>La configurazione alternativa Db possiede un primo tratto in cui il tracciato ricalca esattamente la configurazione di Progetto Definitivo redatto nel 2012, indicativamente fino all'altezza di Palazzo Ludernani in comune di Sant'Agostino.</p> <p>In ragione di quanto sopra, pertanto, in quella prima porzione di tracciato, le mitigazioni rimangono le medesime del PD 2012. In corrispondenza del bene storico citato sono state ampliate le mitigazioni mediante l'introduzione di consistenti fasce arbustive.</p> <p>Nello specifico le tipologie di mitigazioni utilizzate sono riportate nella seguente tabella suddivise per categorie.</p> <p>N1 – Siepe arbustiva plurispecifica di riconnessione ecologica N2 – Siepe arboreo-arbustiva di riconnessione ecologica N3 – Arbusteto plurispecifico P1 – Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura P2 – Filare arboreo-arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura P3 – Interventi di tipo ornamentale (con impiego di specie autoctone di valenza paesaggistica) P5 – Riqualfica paesaggistica di canali storici P6 – Riqualfica paesaggistica di viabilità storiche</p> <p>I punti di permeabilità faunistica (ID) sono 7 come nel PD 2012; in termini numerici l'entità dei punti di permeabilità è la medesima perché lo scostamento definito con la nuova Variante non determina variazioni rispetto all'ambito territoriale attraversato che, quindi, necessita delle stesse soluzioni di permeabilità faunistica.</p> <p>Sono previsti, inoltre, degli interventi di mitigazione con funzione di compensazione ecologica-naturalistica, appartenenti alla Tipologia E1 – Siepe arboreo-arbustiva per la riconnessione ecologica dei maceri, che corrispondono esattamente a quanto proposto nel PD.</p> <p>Per la definizione della tipologia, lunghezza e localizzazione delle barriere antifoniche si veda lo specifico approfondimento contenuto nell'elaborato PD_0_000_0MA00_0_AC_RG_01 Relazione di impatto acustico.</p> <p>Gli interventi per la valorizzazione del territorio nel tratto di interesse corrispondono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla riqualficazione dei percorsi utilizzati come piste di cantiere, durante la fase realizzativa, che saranno riconvertiti ad itinerari ciclopedonali; • alla localizzazione di 6 "Elementi informativi" o totem per la fruizione consapevole del medesimo territorio. Nello specifico tali elementi sono: • 3 del tipo CP1 pietre miliari "milestone"; 				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.c	Generale	Progetto Definitivo	-	-
<ul style="list-style-type: none"> 1 del tipo CP2, punti di vista sul territorio; 2 del tipo CP3, aree di sosta con pannelli informativi. 				
<u>Riferimento elaborati</u>		3752 PD 0 000 0MA00 0 MA RG 01 C INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESISTICO-AMBIENTALE, RIPRISTINO E COMPENSAZIONE - RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE 3780 PD 0 000 0MA00 0 MA P5 11 B PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE – TAV 11/14 3781 PD 0 000 0MA00 0 MA P5 12 B PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE – TAV 12/14 3829 PD 0 A00 AMA00 0 MA P2 18 B PLANIMETRIA DI DETTAGLIO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE – TAV 18/26 3830 PD 0 A00 AMA00 0 MA P2 19 B PLANIMETRIA DI DETTAGLIO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE – TAV 18/26 3831 PD 0 A00 AMA00 0 MA P2 20 B PLANIMETRIA DI DETTAGLIO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE – TAV 20/26 0983 PD 0 A00 ACS00 0 SD PP 17 B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 15/26 0984 PD 0 A00 ACS00 0 SD PP 18 B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 16/26 0985 PD 0 A00 ACS00 0 SD PP 19 B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 17/26 0986 PD 0 A00 ACS00 0 SD PP 20 B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 18/26 0987 PD 0 A00 ACS00 0 SD PP 21 B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 19/26 0988 PD 0 A00 ACS00 0 SD PP 22 B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 22/26 1051 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 25 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 25/40 1052 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 26 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 26/40 1053 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 27 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 27/40 1054 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 28 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 28/40 1055 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 29 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 29/40 1056 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 30 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 30/40 1057 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 31 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 31/40 1058 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 32 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 32/40 1059 PD 0 A00 ACS00 0 SD F2 33 B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 33/40		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.c	Generale	Progetto Definitivo	-	-
		1060_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_34_B_PROFIL0 LONGITUDINALE - TAVOLA 34/40 1061_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_35_B_PROFIL0 LONGITUDINALE - TAVOLA 35/40 1062_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_36_B_PROFIL0 LONGITUDINALE - TAVOLA 36/40 3811_PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_B_SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.d	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-
<p><u>Prescrizione:</u> Inserire, in sede di redazione del progetto esecutivo, le modifiche al tracciato autostradale richieste dalle delibere della Presidenza del Consiglio dei Ministri di data 10 febbraio 2016 e di data 24 novembre 2016 e recepite con le integrazioni depositate dal Proponente rispettivamente in data 17 marzo 2016 ed in data 27 gennaio 2017, vale a dire la variante in corrispondenza del sito archeologico "Castrum" di Novi di Modena (MO) e la variante in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro nel Comune di Finale Emilia (MO) raccordata alla soluzione plano-altimetrica denominata C2c di attraversamento del sistema dei terreni della Partecipanza Agraria di Cento.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> La prescrizione risulta integralmente ottemperata dalla documentazione progettuale prodotta che ha sviluppato ad un maggior grado di dettaglio gli elaborati già trasmessi al Ministero dell'Ambiente nel Marzo 2016 e nel Gennaio 2017 a seguito delle richieste di integrazioni pervenute ad ARC. 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, per una estensione planimetrica di circa 4.700 m. Tale nuova configurazione permette di evitare totalmente l'interferenza tra il tracciato di Autostrada Regionale Cispadana ed il sito archeologico relativo il <i>castrum medioevale</i>, documentato nelle fonti bibliografiche con il toponimo Vicus Longus, la cui presenza ed estensione è stata appurata anche dalle indagini di verifica preventiva dell'interesse archeologico (D.Lgs. 163/2006, Art. 95-96) condotte nel corso del 2013 da parte di ARC S.p.A. Planimetricamente l'asse della variante di tracciato presenta uno scostamento massimo di 330 metri dall'asse autostradale sviluppato nel Progetto Definitivo del 2012. Per quanto riguarda la variante planimetrica in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro nel Comune di Finale Emilia, invece, essa si sviluppa dalla progressiva chilometrica 32+932 fino alla progressiva chilometrica 37+908 del Progetto Definitivo. Al fine di ripristinare la continuità delle viabilità locali esistenti è prevista la realizzazione di un sottopasso, con piano stradale a livello del piano campagna, in corrispondenza della S.P. n°2, di un sottovia per strada comunale di Selvabella e di un cavalcavia per la strada comunale Roveri-Bratellari. Complessivamente il tratto in variante si estende per circa 5.040 metri. La variante di tracciato si discosta maggiormente dall'ansa del fiume Panaro, rispetto al Progetto Definitivo redatto nel 2012, così come richiesto dalla prescrizione in esame. Lo scostamento massimo tra il tracciato in variante e quello da Progetto Definitivo 2012 è di circa 340 m.</p>				
<p><u>Riferimento elaborati</u></p> <p>0970_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_04_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 4/26 0971_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_05_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 5/26 1028_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_02_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 2/40 1029_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_03_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 3/40 1030_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_04_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 4/40 1031_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_05_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 5/40 1032_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_06_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 6/40</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1.d	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-
		<p>3811_PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_B_SIMULAZIONI_FOTOGRAFICHE_DI_PROGETTO_CON_INDICAZIONE_DEGLI_INTERVENTI_DI_INSERTIMENTO_PAESAGGISTICO_E_DI_MITIGAZIONE_E_COMPENSAZIONE_AGRO-AMBIENTALE</p> <p>Integrazione riferimenti a seguito di richiesta integrazioni (Seduta Osservatorio Ambientale del 27.05.2020)</p> <p>0979_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_13_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 13/26</p> <p>0980_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_14_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 14/26</p> <p>0981_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_15_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 15/26</p> <p>1046_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_20_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 20/40</p> <p>1047_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_21_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 21/40</p> <p>1048_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_22_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 22/40</p> <p>1049_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_23_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 23/40</p>		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
6	Generale	Non Definito	Progetto Definitivo	-
<p><u>Prescrizione:</u> Come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, il soggetto gestore del nuovo tratto autostradale dovrà consentire e rendere possibile la realizzazione dell'eventuale futura linea elettrica interrata, all'interno della fascia di rispetto autostradale.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> Il Concessionario, nell'ambito delle proprie competenze, renderà possibile la realizzazione di una eventuale futura linea elettrica interrata all'interno della fascia di rispetto autostradale e al di fuori della recinzione prevista in Progetto nel caso venga avanzata specifica richiesta da parte dall'Ente preposto. Si evidenzia che nel corso dell'iter procedurale seguito nessun Ente gestore di linee energetiche ha avanzato richieste di tale genere per un futuro inserimento di linee di trasporto energetico. Qualora l'Ente di competenza riterrà comunque necessaria la realizzazione, a proprio onere, della specifica opera infrastrutturale, dovranno essere condotti opportuni approfondimenti finalizzati alla localizzazione della stessa in considerazione anche delle potenziali interferenze con le opere da realizzare o già realizzate, facenti parte del Progetto di Autostrada Regionale Cispadana.</p>				
<p><u>Riferimento elaborati</u></p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.1	Generale	Progetto Definitivo	-	7.1
<p><u>Prescrizione 28.1 CTVIA:</u> Allo scopo di limitare il consumo di suolo agricolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio si prescrive i seguenti interventi, da concordare nelle modalità con la Regione Emilia Romagna: - come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, il progetto esecutivo deve prevedere che l'infrastruttura sia sin d'ora predisposta per il futuro passaggio al sistema dei portali per il pagamento a lettura ottica, con il sistema di pedaggiamento senza barriere, costituito da portali "Free Flow Multilane" posti lungo l'asse viario, prima di ogni svincolo.</p> <p><u>Prescrizione 7.1 RER:</u> 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;</p> <p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> In relazione alla richiesta di valutare la predisposizione dell'infrastruttura per un futuro passaggio al sistema di portali per il pagamento a lettura ottica, tipo Free Flow, si precisa che il Progetto di Autostrada Regionale Cispadana già ottempera la richiesta, dato che i PMV disposti lungo il tracciato viario risultano già locati in posizione congeniale alla implementazione della tecnologia impiantistica necessaria al funzionamento del sistema di pagamento a lettura ottica. Inoltre le vie cavi previste a servizio dell'infrastruttura consentono l'installazione delle apparecchiature di lettura e la loro connessione alla rete dati senza necessità di interventi sulle opere civili e sulle vie cavi già predisposte. Parimenti, in corrispondenza delle autostazioni, le pensiline attualmente previste in progetto potranno essere attrezzate con i dispositivi necessari, che subentreranno alle barriere di esazione. Si precisa tuttavia, che nell'ipotesi di una possibile applicazione del sistema di esazione Free Flow, l'auspicato vantaggio della minor occupazione del suolo verrebbe meno, qualora sull'opera autostradale in progetto fosse necessario collocare una barriera di inizio e fine tratta, indispensabili nel caso in cui le tratte autostradali di A22 ed A13, cui l'Autostrada Regionale Cispadana risulta direttamente connessa, preservino l'utilizzo di un sistema di esazione di tipo tradizionale. La modalità di ottemperanza alla presente prescrizione è stata oggetto di recente confronto, in data 18 Aprile 2019, tra i tecnici della RER e quelli di Autostrada Regionale Cispadana.</p>				
<u>Riferimento elaborati</u>		<p>Integrazioni di natura volontaria aventi la finalità di agevolare l'istruttoria tecnica dell'Osservatorio Ambientale 4244_PD_0_A00_AII00_0_IE_PP_02_B IMPIANTI TECNICI - PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE - PLANIMETRIA GENERALE DISPOSIZIONE PMV</p>		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.2	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	7.2.2 - 8
<p>Prescrizione: 28.2 CTVIA: Come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, in sede di redazione di progetto esecutivo il Proponente deve proporre uno studio teso a limitare il numero degli svincoli, o in alternativa il loro ingombro, alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale; in ogni caso devono essere evitati esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante ciascun casello per limitare il consumo di suolo e, conseguentemente, eliminata la realizzazione dei parcheggi scambiatori. L'organizzazione architettonica prevista per gli edifici deve essere rivisitata al fine di limitare il minor consumo di suolo possibile per un miglior inserimento paesaggistico e una coerenza con la trama agraria; inoltre nelle autostazioni e nelle aree di servizio limitare le aree asfaltate e impermeabili alle corsie di circolazione dei veicoli.</p> <p>Prescrizione 7.2.2 RER: 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: - ridurre le superfici delle autostazioni alle funzioni indispensabili al funzionamento delle stesse nella logica, anche, di una loro futura dismissione e rinaturalizzazione;</p> <p>Prescrizione 8 RER: Nelle autostazioni e nelle aree di servizio, limitare le aree asfaltate e impermeabili, alle corsie di circolazione dei veicoli.</p>				
<p>Analisi di Ottemperanza: Non si ritiene percorribile l'eliminazione di uno dei quattro svincoli di autostazione intermedi previsti sulla tratta dell'Autostrada Regionale Cispadana. Come si evince dagli elaborati progettuali, gli svincoli si presentano distribuiti in maniera piuttosto uniforme lungo il tracciato autostradale e presentano interdistanze reciproche del tutto in linea con quelle riscontrabili tra gli svincoli delle altre autostrade presenti nello stesso territorio (A1, A13 e A22). Eliminare uno svincolo, fra quelli previsti, senza rivedere l'intera distribuzione delle autostazioni, significherebbe togliere l'accesso autostradale ad una estesa porzione di territorio. Si ricorda a tal proposito che lo studio trasportistico a corredo del Progetto Definitivo ha evidenziato che il 44% del traffico che percorrerà la Cispadana è costituito da utenza che accede ed esce dai caselli in progetto ed un ulteriore 24% di traffico è costituito da utenza che provenendo da altra autostrada esce da uno dei caselli in progetto o, accedendo da una delle autostazioni di Autostrada Cispadana, prosegue il suo viaggio sul sistema autostradale nazionale. È chiara quindi la funzione di servizio dell'autostrada al territorio attraversato, e togliere uno svincolo di accesso significherebbe che una importante quota della domanda di mobilità dell'area non troverebbe il giusto soddisfacimento. Per perseguire l'obiettivo di soddisfacimento della richiesta di mobilità e la razionalizzazione del traffico che già oggi interessa il territorio su cui si colloca la Cispadana, nel caso di eliminazione di uno svincolo di autostazione, andrebbero comunque previsti ulteriori nuovi tratti di viabilità secondaria che permettano il raggiungimento dei rimanenti caselli, con conseguente ulteriore consumo di suolo (sicuramente superiore a quello risparmiato dall'eliminazione di uno svincolo). Una tale riorganizzazione del traffico comporterebbe anche una riduzione dell'effetto benefico dovuto allo spostamento dei veicoli, in particolar modo quelli pesanti, dalla viabilità locale che attraversa i centri abitati all'infrastruttura autostradale. In ottemperanza alla prescrizione si è pertanto provveduto a ridurre l'ingombro complessivo delle autostazioni e dei piazzali previsti nel Progetto Definitivo 2012 ed a proporre una nuova configurazione planimetrica degli svincoli di San Possidonio-Concordia e San Felice sul Panaro-Finale Emilia, finalizzata a trarre una maggiore coerenza con la trama agraria dell'ambito territoriale attraversato. Nello specifico, il sedime delle autostazioni è stato ridotto alla misura strettamente indispensabile per alloggiare i fabbricati necessari a garantire un corretto ed efficace esercizio della nuova infrastruttura, eliminando da questi i parcheggi scambiatori previsti nel Progetto Definitivo redatto nel 2012. Le aree di sosta previste sono quindi dedicate all'esclusivo utilizzo da parte del personale addetto o dei visitatori, nel caso del casello di San Felice sul Panaro, con specifico riferimento ai parcheggi esterni di pertinenza della sede del concessionario, del punto blu, del centro di assistenza utenza e della caserma di polizia.</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.2	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	7.2.2 - 8
<p>Infine, all'interno delle autostazioni, le aree asfaltate sono state limitate alle corsie di circolazione dei veicoli e alle aree dei piazzali adibiti alla manutenzione mentre i parcheggi sono stati previsti con una pavimentazione drenante in blocchetti di calcestruzzo. La modalità di ottemperanza alla presente prescrizione è stata oggetto di recente confronto, in data 18 Aprile 2019, tra i tecnici della RER e quelli di Autostrada Regionale Cispadana.</p>				
<u>Riferimento elaborati</u>		<p>3504_PD_0_S01_SFB01_0_FB_PZ_01_B REGGIOLO ROLO - EDIFICIO DI ESAZIONE – PLANIMETRIA GENERALE DI INQUADRAMENTO E PROFILI 3450_PD_0_S02_SFB02_0_FB_PZ_01_B SAN POSSIDONIO-CONCORDIA-MIRANDOLA - EDIFICIO DI ESAZIONE - PLANIMETRIA GENERALE DI INQUADRAMENTO E PROFILI 3453_PD_0_S03_SFB03_0_FB_PZ_01_B SAN FELICE SUL PANARO - FINALE EMILIA - EDIFICIO DI ESAZIONE - PLANIMETRIA GENERALE DI INQUADRAMENTO E PROFILI 3451_PD_0_S04_SFB04_0_FB_PZ_04_B CENTO - EDIFICIO DI ESAZIONE - PLANIMETRIA GENERALE DI INQUADRAMENTO E PROFILI 3452_PD_0_S05_SFB05_0_FB_PZ_01_B POGGIO RENATICO - EDIFICIO DI ESAZIONE - PLANIMETRIA GENERALE DI INQUADRAMENTO E PROFILI 3515_PD_0_S06_SFB06_0_FB_PZ_01_B AUTOSTAZIONE BARRIERA FERRARA SUD - PLANIMETRIA E PROFILI - FERRARA SUD</p> <p>Integrazioni di natura volontaria aventi la finalità di agevolare l'istruttoria tecnica dell'Osservatorio Ambientale</p> <p>7711_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_17_A PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA. - TAVOLA 3/14 7714_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_20_A PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA. - TAVOLA 6/14 7717_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_23_A PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA. - TAVOLA 9/14 7720_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_26_A PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA. - TAVOLA 12/14 0015_PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_B ELABORATI GENERALI – ANALISI TRASPORTISTICA</p>		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.3	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.3.1
<p><u>Prescrizione 28.3 CTVIA:</u> Limitare i nuovi interventi locali della viabilità di adduzione all'autostrada privilegiando l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente.</p> <p><u>Prescrizione 7.3.1 RER:</u> Relativamente agli interventi locali e alla viabilità di adduzione all'autostrada Cispadana, previsti nel progetto: - privilegiare l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente;</p> <p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> Le viabilità di adduzione al sistema autostradale previste nel Progetto di Autostrada Regionale Cispadana costituiscono interventi locali finalizzati a svolgere prevalentemente la funzione di raccordo dei principali centri abitati ai caselli autostradali, prefigurandosi quali interventi col compito principale di sgravare la rete locale abbastanza vetusta. Le Viabilità di adduzione previste, suddivise per Province, sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viabilità di adduzione previste in Provincia di Parma: <ul style="list-style-type: none"> – D01 (ex 1PR) Riqualficazione della SP n° 72 "Parma-Mezzani"; • Viabilità di adduzione previste in Provincia di Reggio Emilia: <ul style="list-style-type: none"> – D02 (ex 1RE) Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - tratto tra SP n° 60 e Brescello; – D03 (ex 2RE) Cispadana tra la SP n° 2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex SS n° 62 "della Cisa"; • Viabilità di adduzione previste in provincia di Ferrara: <ul style="list-style-type: none"> – D04-08 (ex 1FE) Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana. <p>Si precisa che le viabilità elencate, che non sempre si configurano come nuovi interventi territoriali, ma che dove possibile costituiscono l'adeguamento di viabilità esistenti, sono state richieste e condivise con gli Enti territoriali nell'ambito dei molteplici confronti istituzionali susseguitisi nello sviluppo del Progetto e nel corso del suo iter approvativo, oltreché presenti e confermate nella pianificazione sovraordinata e/o di settore quale il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025, adottato con Delibera Regionale n. 214 del 10/07/2019 che ricomprende nella "Grande Rete" e nella "Rete di Base" tutti gli interventi viabilistici annessi al Progetto di Autostrada Regionale Cispadana.</p> <p>Le prime tre viabilità di adduzione sopra elencate ottengono infatti il significativo risultato di completare l'Asse Cispadano fino alla provincia di Parma, non essendo disponibili viabilità alternative atte allo scopo, mettendo in diretto collegamento i territori di Parma – Reggio – Modena – Ferrara con il Mare Adriatico, portando grande beneficio ai predetti territori in termini di collegamento interprovinciale, anticipando di fatti, alla stessa fase di realizzazione dell'Autostrada, l'attuazione dell'atteso obiettivo del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), che individua in questo corridoio est-ovest uno degli elementi funzionali principali mancanti, per implementare il disegno strategico della mobilità regionale.</p> <p>La quarta invece, che prevede anche l'adeguamento di viabilità esistenti, realizza il potenziamento della direttrice Nord-Sud (Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana) in quanto l'ambito territoriale interessato da questo potenziamento infrastrutturale denuncia da decenni una carenza di relazioni con il sistema della mobilità in genere, sia ferroviaria che stradale, ed un forte ritardo nell'attuazione di interventi risolutivi. Tale viabilità, una volta collegata all'Autostrada Regionale Cispadana, svolgerà un ruolo strategico per migliorare complessivamente la mobilità dell'area e per promuovere migliori condizioni di sviluppo socio-economico. Nell'ambito del 2019, quale ulteriore intervento in ottemperanza alla presente prescrizione, si è anche valutata la possibilità di riqualificare la viabilità esistente Via Orologi in Comune di Finale Emilia, in sostituzione della realizzazione del primo tratto D05 della nuova viabilità Bondeno-Cento.</p> <p>Dai confronti svolti con i tecnici della Regione Emilia Romagna e della Provincia di Ferrara, l'ipotesi avanzata è stata giudicata non perseguibile in particolare per il</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.3	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.3.1
conseguente aumento delle distanze di percorrenza e per lo stravolgimento di una via di comunicazione dalle caratteristiche prettamente locali e con la presenza di abitazioni e bassissimo livello di traffico.				
<u>Riferimento elaborati</u>		4715 PD 0 D01 D0001 0 GE CO 01 B D01 (EX 1PR) - RIQUALIFICAZIONE DELLA S.P.72 "PARMA - MEZZANI" - COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO 4842 PD 0 D02 D0002 0 GE CO 01 B D02 (EX 1RE) - VARIANTE ALLA S.P. N.41 IN CORRISPONDENZA DEL TRACCIATO CISPADANO - TRATTO TRA S.P. N. 60 E BRESCELLO - COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO 5009 PD 0 D03 D0003 0 GE CO 02 B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D03 (EX 2RE) - CISPADANA TRA LA SP N° 2 "REGGIOLO-GONZAGA" E LA EX SS N° 62 "DELLA CISA" - COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO 5196 PD 0 D00 D0000 0 00 CO 02 B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D04-08 (ex 1FE) Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana - COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV. 1/4 5197 PD 0 D00 D0000 0 00 CO 03 B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D04-08 (ex 1FE) Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana - COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV. 2/4 5198 PD 0 D00 D0000 0 00 CO 04 B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D04-08 (ex 1FE) Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana - COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV. 3/4 5199 PD 0 D00 D0000 0 00 CO 05 B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D04-08 (ex 1FE) Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana - COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV. 4/4		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.5	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.4
<p><u>Prescrizione 28.5 CTVIA:</u> 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.</p> <p><u>Prescrizione 7.4 RER:</u> 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</p> <p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> Il Progetto Definitivo risulta essere coerente con la prescrizione in oggetto. L'attenta analisi del paesaggio interessato dalla realizzazione della nuova infrastruttura ha condotto a cogliere l'opportunità di una valorizzazione della mobilità lenta che potesse rafforzare la fruibilità consapevole del territorio, dei suoi valori e della ricchezza delle sue offerte storico-testimoniali, naturalistiche, culturali ed enogastronomiche. La necessità di implementare le opportunità di attraversamento lento e consapevole del territorio, rafforzando le reti ciclabili esistenti e prevedendo luoghi dedicati all'approfondimento e alla scoperta del contesto attraversato, non prescinde tuttavia dalla possibilità che possa essere prevista una fruizione a scala locale degli itinerari previsti, nell'ottica di rispondere ad una mobilità finalizzata ai tragitti casa-lavoro e casa-scuola. Da un lato, quindi, si ritiene che l'autostrada possa essere l'occasione di racconto e scoperta di un territorio e dei suoi valori, anche attraverso l'offerta di differenti modalità di attraversamento e viaggio, ricreando itinerari e percorsi specifici che, mantenendo come cardine l'asse dell'infrastruttura, possano garantire fruibilità e visibilità a luoghi di elevato valore storico o naturalistico. L'obiettivo finale, quindi, sarà quello di creare una fitta rete ciclabile che contribuirà ad aumentare considerevolmente la capillarità e l'interconnessione dei diversi percorsi, anche con valenza locale o di medio raggio, istituendo in tal modo una rete ciclabile gerarchica e fruibile in base a differenti finalità. In particolare, è stata individuata la possibilità di implementare la fruibilità ciclabile locale convertendo in itinerari ciclabili parte delle piste di cantiere (controstrade) impiegate per la realizzazione dell'infrastruttura (per complessivi 25 km) e utilizzando raccordi con ciclabilità esistenti individuati su viabilità secondarie o interpoderali (per complessivi 36 km). Tali percorsi andranno ad integrare i principali itinerari di valenza territoriale già presenti nel contesto di riferimento (ciclovia del Sole, ciclabile Modena - Ferrara e ciclabile Bologna - Ferrara) e i percorsi ciclabili secondari, evidenziati in colore blu nello stralcio planimetrico dall'elaborato 3772_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_05. Il sistema di itinerari così implementato permetterà, con espresso riferimento a quanto richiesto dalla CTVIA, di favorire i collegamenti ciclabili fra gli ambiti rurali ed i centri urbani maggiormente prossimi all'infrastruttura, favorendo, in tale ottica, anche la mobilità lenta a carattere sistematico casa-scuola e casa-lavoro.</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.5	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.4

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.5	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.4

ITINERARI CICLOPEDONALI ALL'INTERNO DEI SISTEMI NATURALISTICI PAESAGGISTICI, STORICI E CULTURALI DEL TERRITORIO



ITINERARI CICLO-PEDONALI SUL SEDIME DELLE PISTE DI CANTIERE RECUPERATE ALLA MOBILITÀ LENTA



ITINERARI CICLO-PEDONALI DI CONNESSIONE CON PERCORSI ESISTENTI

ELEMENTI INFORMATIVI



ELEMENTO INFORMATIVO: PIETRA MILIARE



ELEMENTO INFORMATIVO: PUNTO DI PERCEZIONE SUL TERRITORIO



AREA INTEGRATA PER LA SOSTA E LA PERCEZIONE DEL TERRITORIO

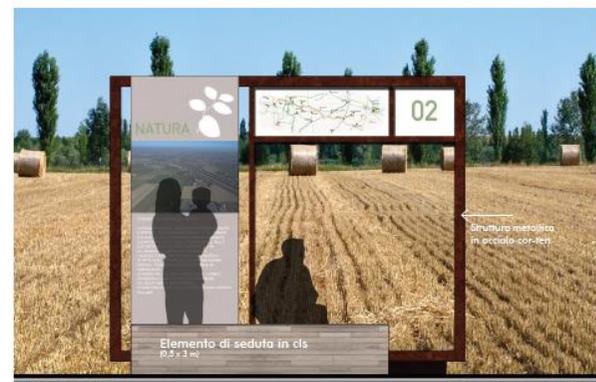
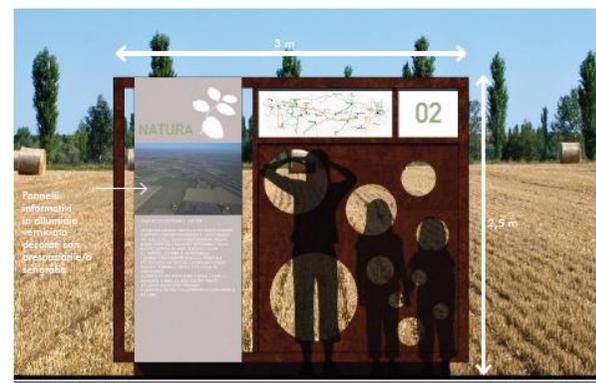
Merita, infine, di essere ricordato che la rete di itinerari così configurata verrà supportata da uno specifico progetto di segnaletica integrata, rivolto sia all'utenza autostradale sia all'utenza ciclopedonale, che prevede l'impiego di segnali e totem informativi dislocati in corrispondenza di punti di particolare interesse.

Gli elementi di segnaletica integrata sono stati appositamente studiati al fine di garantire, allo stesso tempo, l'integrazione col paesaggio e con gli altri manufatti dell'infrastruttura e la massima efficacia comunicativa; si sono pertanto definiti cromatismi, loghi e varie tipologie di segnali a seconda delle funzioni specifiche previste:

- segnaletica a "totem" posta lungo l'infrastruttura in corrispondenza dei luoghi e degli ambiti adiacenti di particolare interesse;
- segnaletica integrata con pannelli descrittivi e di approfondimento in corrispondenza degli svincoli di accesso ai diversi territori comunali, nelle aree di sosta in adiacenza dei luoghi di elevato interesse naturalistico, storico o culturale che i percorsi ciclabili, di volta in volta affiancano.

Un ulteriore approfondimento ha riguardato la segnaletica specifica in funzione della mobilità lenta e di attraversamento consapevole del territorio, in particolare sono state individuate differenti tipologie da dislocarsi lungo gli itinerari ciclabili di progetto al fine di favorire l'orientamento, l'integrazione con le reti e gli itinerari esistenti e l'approfondimento di determinati contesti.

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.5	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.4



La modalità di ottemperanza alla presente prescrizione è stata oggetto di recente confronto, in data 18 Aprile 2019, tra i tecnici della RER e quelli di Autostrada Regionale Cispadana.

Riferimento elaborati

[3752_PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_C INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESISTICO-AMBIENTALE, RIPRISTINO E COMPENSAZIONE - RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE](#)
[3770_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01_B PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE TAV 1/14](#)
[3771_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_02_B PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI](#)

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.5	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.4
<p>INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 2/14 3772_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_03_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 3/14 3773_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_04_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 4/14 3774_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_05_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 5/14 3775_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_06_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 6/14 3776_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_07_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 7/14 3777_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_08_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 8/14 3778_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_09_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 9/14 3779_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_10_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 10/14 3780_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_11_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 11/14 3781_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_12_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 12/14 3782_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_13_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-AMBIENTALE TAV 13/14 3783_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_14_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZINE AGRO-</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.5	Generale	Non definito	Progetto Definitivo	7.4
		AMBIENTALE TAV 14/14 3870_PD_0_000_0MA01_0_MA_PZ_01_B_PIANO DELLA SEGNALETICA INTEGRATA PER LA VALORIZZAZIONE DELLA FRUIBILITA' LENTA DEL TERRITORIO 3871_PD_0_000_0MA01_0_MA_PZ_02_B PLANIMETRIA GENERALE DEI PERCORSI CICLABILI E SISTEMI DI SEGNALETICA E SOSTA DEDICATI		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.6	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	7.2.1
<p><u>Prescrizione 28.6 CTVA:</u> Come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, in sede di redazione del progetto esecutivo, il soggetto proponente dovrà perseguire l'obiettivo della riduzione media del 20% della livelletta stradale dei tratti in rilevato, fatta salva la comprovata sussistenza di elementi ostativi derivanti da vincoli di natura tecnica che afferiscano ai temi della sicurezza dell'esercizio stradale, dei livelli di funzionalità dell'infrastruttura, di sicurezza del corpo stradale, e, altresì, alla necessità di garantire il deflusso dei corsi d'acqua interferiti, dovendo rispettare i vincoli idraulici posti dall'Autorità di Bacino del Po e dell'Agenzia Interregionale per il Po (AIPO), come richiamato nei pareri favorevoli espressi dall'Autorità di Bacino del Po (12.11.2012) e in particolare quelli dell'Agenzia Interregionale per il Po (AIPO), del 17.05.2011 e del 27.08.2013. Lo stesso dicasi per motivi ostativi comprovatamente espressi dai Consorzi di Bonifica in relazione ai percorsi di sotto attraversamento per la manutenzione dei canali.</p> <p><u>Prescrizione 7.2.1 RER:</u> 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridurre al massimo le quote del rilevato stradale, fatto salvo il rispetto delle quote relative alla sicurezza idraulica. <p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> La riduzione del rilevato autostradale è stata, sin dal 2012, una delle linee guida adottate per la redazione del Progetto Definitivo di Autostrada Regionale Cispadana. La configurazione plano-altimetrica del tracciato predisposto nel 2012 è infatti il risultato di un'accorta rivalutazione delle scelte effettuate in ambito di Progetto Preliminare, condotta nel continuo confronto con le Amministrazioni Pubbliche interessate dal tracciato, volta a perseguire la minor occupazione possibile del territorio agricolo attraversato e al contenimento dell'altezza del rilevato, garantendo sempre il rispetto dei franchi sui corsi d'acqua interferiti, secondo le prescrizioni impartite, durante la redazione del Progetto Definitivo, dagli Enti Gestori degli stessi. Nell'ambito dell'aggiornamento del Progetto Definitivo redatto nel 2019 è risultato possibile perseguire ulteriori ottimizzazioni del profilo autostradale, riducendo l'altimetria della livelletta del Progetto Definitivo 2012, solo rimuovendo o riducendo i vincoli imposti per gli attraversamenti dei corsi d'acqua interferiti. Analizzando criticamente l'intero profilo stradale si sono riscontrati diversi casi dove si è ritenuto tecnicamente fattibile un abbassamento dei rilevati stradali, ammesso che abbiano potuto aver seguito le seguenti ipotesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • riduzione del franco idraulico imposto dagli Enti Gestori, garantendo il rispetto del franco idraulico minimo previsto dalla normativa; • eliminazione dei manufatti o riduzione del franco verticale al di sotto dei ponti finalizzati al transito dei mezzi d'opera di manutenzione dei canali, ipotizzando di garantire la continuità dei percorsi spondali con deviazioni locali in corrispondenza dell'attraversamento; • sostituzione di alcuni ponti con dei tombini scatolari di adeguate dimensioni. <p>A tale scopo, nel corso degli ultimi anni, anche alla presenza dei tecnici della Regione Emilia Romagna, si sono tenuti degli incontri con i referenti dei Consorzi di Bonifica allo scopo di presentare loro le ipotesi progettuali da adottare per contenere ulteriormente l'altezza del rilevato autostradale. La condivisione delle scelte progettuali assunte, oggetto della corrispondenza intercorsa tra il Concessionario Autostradale ed i Consorzi di Bonifica, ha reso possibile perseguire una riduzione della quota dei rilevati, variabile da caso a caso, da un minimo di 30 cm fino ad un massimo di circa 300 cm, su tratti locali del tracciato autostradale che cumulativamente arrivano ad interessare un'estensione di circa 17,6 km, pari a quasi al 27,9% della lunghezza autostradale.</p> <p><u>Riferimento elaborati</u></p>				
		<p>7723 PD 0_000_0CS00_0_SD_F5_21_A_ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO</p>		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.6	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	7.2.1
		<p>DI DECRETO VIA – TAVOLA 1/20 7724 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 22 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 2/20 7725 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 23 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 3/20 7726 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 24 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 4/20 7727 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 25 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 5/20 7728 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 26 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 6/20 7729 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 27 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 7/20 7730 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 28 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 8/20 7731 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 29 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 9/20 7732 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 30 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 10/20 7733 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 31 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 11/20 7734 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 32 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 12/20</p>		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.6	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	7.2.1
		<p>7735 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 33 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 13/20</p> <p>7736 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 34 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 14/20</p> <p>7737 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 35 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 15/20</p> <p>7738 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 36 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 16/20</p> <p>7739 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 37 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 17/20</p> <p>7740 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 38 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 18/20</p> <p>7741 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 39 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 19/20</p> <p>7742 PD 0 000 0CS00 0 SD F5 40 A ASSE AUTOSTRADA - PROFILI LONGITUDINALI DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA – TAVOLA 20/20</p> <p>Integrazione riferimenti a seguito di richiesta integrazioni (Seduta Osservatorio Ambientale del 27.05.2020) Approfondimento prescrizione CT VIA 28.6.pdf</p>		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.7	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-
<p><u>Prescrizione:</u> Come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, in sede di redazione del progetto esecutivo il numero e l'estensione delle aree di servizio deve essere limitato alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale escludendo qualsiasi funzione accessoria. Deve, altresì, essere studiata la possibilità del posizionamento delle medesime in prossimità di caselli o di zone artigianali-industriali esistenti.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> In ottemperanza alla prescrizione, si è studiata la possibilità di ridurre in numero le aree di servizio autostradali ed individuarne una configurazione alternativa in prossimità di zone artigianali/industriali esistenti. In particolare, come illustrato negli elaborati progettuali, le aree di servizio "Mirandola Nord/Sud" e "Poggio Renatico Nord/Sud", previste nel Progetto Definitivo redatto nel 2012, sono sostituite dalle nuove aree di servizio denominate "Panaria Nord" e "Panaria Sud", di pari superficie. Le nuove aree di servizio sono localizzate in Comune di Finale Emilia, dal cui P.R.G. risulta evidente come l'ingombro della stazione di sosta "Poggio Renatico Nord" ricada in un ambito artigianale-industriale di espansione. La modalità di ottemperanza alla presente prescrizione è stata oggetto di recente confronto, in data 18 Aprile 2019, tra i tecnici della RER e quelli di Autostrada Regionale Cispadana.</p>				
<u>Riferimento elaborati</u>		7552_PD_0_A29_AAS03_A_SD_PP_01_A AREA DI SERVIZIO PANARIA NORD - PLANIMETRIA DI PROGETTO 7560_PD_0_A29_AAS03_B_SD_PP_01_A AREA DI SERVIZIO PANARIA SUD - PLANIMETRIA DI PROGETTO		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
28.8	Generale	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-
<p><u>Prescrizione:</u> Come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, il progetto esecutivo deve assicurare la coerenza con quanto indicato per gli svincoli autostradali e deve essere presentata una riprogettazione degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo nel casello di Ferrara Sud.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> Relativamente la configurazione dello svincolo di Ferrara Sud riportata nel Progetto Definitivo 2012 preme precisare che la stessa è stata oggetto di analisi e discussioni nell'ambito della Conferenza di Servizi tenutasi sul Progetto Preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana, al seguito della quale era stata individuata una configurazione notevolmente più compatta di quella prevista nelle fasi approvative precedenti. In particolare, si evidenzia che con la soluzione introdotta dal Progetto Definitivo del 2012 si era conseguito un risparmio di suolo di quasi 40.000 m² rispetto alla soluzione precedentemente prevista, dovuto sia alla modifica dello svincolo dell'asse autostradale, sia alla riduzione di oltre 1 km di tutta la nuova viabilità di collegamento prevista nel Progetto Definitivo per il nodo di Ferrara. È bene evidenziare che la soluzione prevista nel Progetto Definitivo 2012 era stata concertata anche con ANAS per fare in modo che le opere della Tangenziale Ovest di Ferrara, ad oggi terminata, siano del tutto compatibili con quelle previste nel progetto di Autostrada Regionale Cispadana e relative al prolungamento della tangenziale stessa. In ottemperanza alla presente prescrizione, nel corso del 2019 sono stati indetti numerosi tavoli di confronto con i tecnici della Regione Emilia Romagna, ANAS, ASPI, il Comune e la Provincia di Ferrara allo scopo di individuare gli aspetti migliorabili della viabilità secondaria in prospicenza dello svincolo di Ferrara Sud e dello svincolo stesso, cercando di soddisfare al meglio le necessità trasportistiche espresse dai diversi Enti Territoriali. La configurazione sviluppata nel Progetto Definitivo 2019, risultato quindi di diversi confronti istituzionali, si ritiene abbia colto pienamente le necessità espresse con la presente prescrizione, semplificando notevolmente il Progetto Definitivo del 2012, rendendo quest'ultimo anche coerente con l'ambito territoriale in cui la nuova opera infrastrutturale va a realizzarsi e alle modifiche occorse al territorio durante il Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera, quali la realizzazione di una nuova rotonda sulla S.S. 64 in prossimità dell'abitato di Uccellino. La modalità di ottemperanza alla presente prescrizione è stata oggetto di recente confronto, in data 18 Aprile 2019, tra i tecnici della RER e quelli di Autostrada Regionale Cispadana.</p>				
<u>Riferimento elaborati</u>		<p>0992_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_26_B_PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 26/26 7686_PD_0_S06_SRA00_0_SD_P5_03_A_SVINCOLO DI FERRARA SUD - PLANIMETRIA D' INSIEME</p> <p>Integrazioni di natura volontaria aventi la finalità di agevolare l'istruttoria tecnica dell'Osservatorio Ambientale 7722_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_28_A_PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PROGETTO DEFINITIVO 2012 E PROGETTO DEFINITIVO INTEGRATO A SEGUITO DI DECRETO VIA. - TAVOLA 14/14</p>		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
47	Patrimonio storico culturale/ Paesaggio	Non definito	Progetto Definitivo	35

Prescrizione 47 CTVA:

Come ribadito nella delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, si prescrive una adeguata mitigazione paesaggistica sia per la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll, in comune di Reggiolo, sia per Palazzo Ludernani con l'oratorio Ghisilieri (distrutto da sisma nel 2012) nella località S. Carlo, comuni di Sant'Agostino; considerato che tali emergenze architettoniche costituiscono un particolare valore storico-culturale. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna.

Prescrizione 35 RER:

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

Analisi di Ottemperanza:

L'emergenza storico-culturale di Palazzo de Moll in comune di Reggiolo si caratterizza per l'imponente ingresso che affaccia sulla S.P. 2 via Guastalla con il viale di accesso affiancato da un doppio filare di pioppi cipressini e per la ridente vegetazione boscata che si colloca sul retro a nord e costituisce una quinta arborea che lo separa dalla circostante campagna. Per questa particolare condizione non erano stati previsti specifici interventi di mascheramento paesaggistico per la viabilità in progetto, ritenendo la strada non percepibile dall'edificio. Inoltre, l'intervento si colloca a oltre 600 m di distanza dal complesso che per una strada in piano costituisce una distanza già ragguardevole per cui la percezione risulta limitata.

Per asseverare la prescrizione impartita, al fine di mitigare ulteriormente il passaggio della futura strada extraurbana di categoria C1 a nord di Palazzo de Moll, sono state implementate le mitigazioni per l'inserimento paesaggistico con la finalità di mascheramento, nello specifico sono state aggiunte le quantità riportate in tabella.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE ED INSERIMENTO PAESAGGISTICO	
TIPOLOGIA	SUPERFICIE M ²
N3 – Arbusteto plurispecifico	4994
P2 – Filare arboreo-arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura	8685

L'emergenza storico-culturale di Palazzo Ludernani, con l'annesso oratorio Ghisilieri distrutto dal sisma del 2012, già nella predisposizione del Progetto Definitivo del 2012, era stata oggetto di particolari attenzioni ai fini del corretto inserimento paesaggistico dell'infrastruttura. In quella sede erano state previste fasce arboreo arbustive con uno spessore di circa 60 m e lunghezza di circa 450 m in corrispondenza del complesso. Erano anche stati individuati filari arborei a pronto effetto (tipologia P5 e P6) in affiancamento alla viabilità storica e ai canali storici intersecati dall'autostrada sia per diminuire l'effetto di linearità dovuto all'infrastruttura sia per valorizzare tali elementi peculiari del territorio.

Per asseverare alla prescrizione impartita, sono stati aggiunti ulteriori interventi di mitigazioni che andranno ad implementare lo spessore fino ad un massimo di circa 100m per un tratto di lunghezza di circa 790 m a fianco dell'autostrada.

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
47	Patrimonio storico culturale/ Paesaggio	Non definito	Progetto Definitivo	35

INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE ED INSERIMENTO PAESAGGISTICO	
TIPOLOGIA	SUPERFICIE M ²
N3 – Arbusteto plurispecifico	9988
P2 – Filare arboreo-arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura	8596

La modalità di ottemperanza alla presente prescrizione è stata oggetto di recente confronto, in data 18 Aprile 2019, tra i tecnici della RER e quelli di Autostrada Regionale Cispadana.

Riferimento elaborati

[3752_PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_C_INTERVENTI_DI_INSERIMENTO_PAESISTICO-AMBIENTALE, RIPRISTINO E COMPENSAZIONE – RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE](#)
[5166_PD_0_D03_DMA00_0_MA_P2_02_B_PLANIMETRIA_DI_DETTAGLIO_CON_INDICAZIONE_DEGLI_INTERVENTI_DI_INSERIMENTO_PAESAGGISTICO_E_DI_MITIGAZIONE_AMBIENTALE_TAV_2/2](#)
[3830_PD_0_A00_0MA00_0_MA_P2_19_B_PLANIMETRIA_DI_DETTAGLIO_DEGLI_INTERVENTI_DI_INSERIMENTO_PAESAGGISTICO_E_DI_MITIGAZIONE_E_COMPENSAZIONE_AGRO-AMBIENTALE_TAV_19/26](#)

Integrazioni di natura volontaria aventi la finalità di agevolare l'istruttoria tecnica dell'Osservatorio Ambientale

5010_PD_0_D03_D0003_0_GE_CO_01_B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D03 (EX 2RE) - CISPADANA TRA LA SP N°2 "REGGIOLO-GONZAGA" E LA EX SS N°62 "DELLA CISA" - COROGRAFIA GENERALE

5011_PD_0_D03_D0003_0_GE_FO_01_B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D03 (EX 2RE) - CISPADANA TRA LA SP N°2 "REGGIOLO-GONZAGA" E LA EX SS N°62 "DELLA CISA" - PLANIMETRIA SU FOTOPIANO

5068_PD_0_D03_DCS03_0_SD_PP_04_B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D03 (EX 2RE) - CISPADANA TRA LA SP N°2 "REGGIOLO-GONZAGA" E LA EX SS N°62 "DELLA CISA" - PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV.4

5166_PD_0_D03_DMA00_0_MA_P2_02_B VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D03 (EX 2RE) - CISPADANA TRA LA SP N°2 "REGGIOLO-GONZAGA" E LA EX SS N°62 "DELLA CISA" - PLANIMETRIA DI DETTAGLIO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE AMBIENTALE - TAV. 2/2

3. PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1	Patrimonio storico culturale/ Paesaggio	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-
<p><u>Prescrizione:</u> In corrispondenza della variante di Novi di Modena attinente il sito archeologico "Castrum", in sede di progettazione esecutiva si dovrà procedere ad approfondire a livello progettuale il manufatto di attraversamento sul Cavo Lama e il posizionamento dello stesso all'interno dell'alveo, nonché le opere di mitigazione previste per un adeguato inserimento paesaggistico dell'infrastruttura stessa.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> In fase di progettazione esecutiva il manufatto di attraversamento del Cavo Lama, al pari delle altre opere d'arte previste in Progetto Definitivo, sarà adeguatamente approfondito in coerenza con il dettaglio progettuale raggiunto, verificandone anche il posizionamento all'interno dell'alveo del corso d'acqua. L'ipotesi progettuale di attraversamento del Cavo Lama prevede interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico ed interventi di compensazione agro-ambientale. Infatti, su entrambi i rilevati di approccio all'impalcato del ponte sono localizzati filari arbustivi plurispecifici di mascheramento dell'infrastruttura (tipologia P1). La struttura di tali impianti prevede l'utilizzo di specie arbustive autoctone con caratteristiche di rusticità-naturalità, infatti, si è scelto come sottocriterio progettuale quello dell'utilizzo di piante a foglia maggiormente persistente (fra queste il ligustro che in climi temperati tende a conservare le foglie almeno fino all'emissione delle nuove) in modo da privilegiare gli effetti mitigativi di mascheramento visivo e di cattura delle polveri anche per i periodi autunnali. Inoltre, lungo la sponda sinistra dal Cavo Lama, sia prima che dopo l'attraversamento dell'autostrada, è prevista la piantumazione di Fasce tampone longitudinali con funzione di risanamento della qualità dell'acqua (Tipologia FT1). L'applicazione di questa tipologia posta longitudinalmente ai corsi d'acqua esistenti è volta al controllo dei nutrienti di origine agricola mobilitati per via superficiale con le piogge e l'irrigazione. Tale tipologia prevede la creazione di una fascia erbacea di 3 m posta in adiacenza al terreno agricolo coltivato che verrà lasciata incolta allo scopo di favorire la naturale ricrescita della vegetazione erbacea, mentre tra la fascia erbacea e il corpo idrico si procederà alla piantumazione di due filari, uno con specie arboree e arbustive e l'altro con sole specie arbustive che occuperanno una di fascia di 4 m. Di seguito si riportano alcune immagini esemplificative dell'intervento.</p>				

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1	Patrimonio storico culturale/ Paesaggio	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-



STRALCIO DELLA PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1	Patrimonio storico culturale/ Paesaggio	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-
		 <p>SIMULAZIONE DI PROGETTO PONTE SUL CAVO LAMA – VISTA DA TERRA</p>		
<u>Riferimento elaborati</u>		3752_PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_C INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESISTICO-AMBIENTALE, RIPRISTINO E COMPENSAZIONE - RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE 3771_PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_02 PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE - TAV 2/14 3796_PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_02 FOTOMOSAICO DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE - TAV 2/14 3811_PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_B SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
1	Patrimonio storico culturale/ Paesaggio	Progetto Esecutivo	Progetto Definitivo	-
		Integrazione riferimenti a seguito di richiesta integrazioni (Seduta Osservatorio Ambientale del 27.05.2020) 2361_PD_0_A10_APO04_0_OM_PP_01_B OPERE STRUTTURALI - APO04-PONTE SUL CAVO LAMA - PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO E PROSPETTI 2363_PD_0_A10_APO04_0_OM_PZ_02_B OPERE STRUTTURALI - APO04-PONTE SUL CAVO LAMA - PIANTA IMPALCATO, SEZIONI TRASVERSALI 2364_PD_0_A10_APO04_0_OM_CA_01_B OPERE STRUTTURALI - APO04-PONTE SUL CAVO LAMA - STRUTTURA IN ACCIAIO: SEZIONI TRASVERSALI E PREDALLES		

ID	Ambito	Ambito di ottemperanza prescritto	Ambito di ottemperanza proposto	Corrispondente prescrizione RER
2	Patrimonio storico culturale/ Paesaggio	Progetto Definitivo	-	-
<p><u>Prescrizione:</u> Per quanto riguarda la modifica del tracciato autostradale in corrispondenza dell'ansa del Panaro si prescrive che venga rispettata la necessità di preservare l'ansa, allontanando da essa anche il tracciato della S.P. 2 Panaria Bassa che nell'ipotesi progettuale appare avvicinarsi eccessivamente al corso del fiume. A seguito dell'esito positivo della verifica di fattibilità richiesta alla Società ARC, si richiede quindi che essa passi in maggiore aderenza al tracciato autostradale, passando a nord-ovest del campo fotovoltaico posto ad occidente di Casa La Fregna, con un sottopasso a raso che non modifichi la livelletta già prevista per il rilevato autostradale necessario allo scavalco del fiume Panaro. Si prescrive inoltre che la variante alla S.P. 2 si mantenga alla stessa quota stradale dell'esistente. Qualora si confermi il tracciato a Sud del campo fotovoltaico, si prescrive che questo venga realizzato prevedendo un'adeguata schermatura vegetale, che ne riduca e impedisca per quanto possibile, la percezione dall'ansa del Panaro. Al riguardo dovranno essere presentati adeguati elaborati progettuali.</p>				
<p><u>Analisi di Ottemperanza:</u> In ottemperanza alla prescrizione impartita, è stata valutata la possibilità di allontanare dall'ansa del fiume Panaro anche la deviazione della S.P. 2 Panaria Bassa senza compromettere l'altezza del rilevato autostradale necessario allo scavalco del corso d'acqua. La nuova configurazione proposta è compiutamente rispondente alla prescrizione ricevuta ed illustrata negli elaborati grafici richiamati in calce.</p>				
<p><u>Riferimento elaborati</u></p> <p>1868_PD_0_V29_VCS29_0_SD_PP_01_B PROGETTAZIONE STRADALE VIABILITA' INTERFERITA V29 - SOTTOVIA SP2 PANARIA BASSA - PLANIMETRIA DI PROGETTO 1874_PD_0_V29_VCS29_0_SD_SZ_01_B PROGETTAZIONE STRADALE VIABILITA' INTERFERITA V29 - SOTTOVIA SP2 PANARIA BASSA SEZIONI TRASVERSALI ASSE PRINCIPALE - QUADERNO 3811_PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_B SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE</p> <p>Integrazione riferimenti a seguito di richiesta integrazioni (Seduta Osservatorio Ambientale del 27.05.2020) 0979_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_13_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 13/26 0980_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_14_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 14/26 0981_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_15_B PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAVOLA 15/26 1046_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_20_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 20/40</p>				

<p>1047_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_21_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 21/40</p> <p>1048_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_22_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 22/40</p> <p>1049_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_23_B PROFILO LONGITUDINALE - TAVOLA 23/40</p> <p>3316_PD_0_V49_VST24_0_OM_CA_03_B OPERE STRUTTURALI - VST24-SOTTOVIA MONSIGNORE DI SOTTO - OPERA D'ARTE - SEZIONE LONGITUDINALE</p> <p>3319_PD_0_V49_VST24_0_OM_CA_06_B OPERE STRUTTURALI - VST24-SOTTOVIA MONSIGNORE DI SOTTO - OPERA D'ARTE - SEZIONI TRASVERSALI</p> <p>7500_PD_0_V29_VST36_0_OM_CA_01_A OPERE STRUTTURALI - VST36-SOTTOVIA SP2 PANARIA BASSA - OPERA D'ARTE - PIANTA E SEZIONE LONGITUDINALE</p> <p>7501_PD_0_V29_VST36_0_OM_CA_02_A OPERE STRUTTURALI - VST36-SOTTOVIA SP2 PANARIA BASSA - OPERA D'ARTE - SEZIONI TRASVERSALI</p>
