

## 1. SCOPO DEL DOCUMENTO

Il Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13, redatto nel 2012 (PD2012), ha ottenuto la compatibilità ambientale condizionata all'ottemperanza di un preciso quadro di condizioni ambientali, 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).

Nell'ambito del suddetto quadro di condizioni ambientali è possibile riscontrare le seguenti prescrizioni:

### **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.***

### **PRESCRIZIONE 28.7 CTVIA**

*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.***

### **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;**

### **PRESCRIZIONE 8 RER:**

**Nelle autostazioni e nelle aree di servizio, limitare le aree asfaltate e impermeabili, alle corsie di circolazione dei veicoli.**

Scopo del presente documento è fornire all'Osservatorio Ambientale dell'Autostrada Regionale Cispadana ulteriori approfondimenti, finalizzati ad evidenziare che il nuovo Progetto Definitivo (PD2019) dell'infrastruttura in esame ha ottemperato pienamente alle disposizioni impartite dalle condizioni ambientali precedentemente esplicitate laddove le stesse imponevano la limitazione/riduzione delle aree di servizio e la limitazione delle aree asfaltate e impermeabili alla circolazione dei veicoli.

A tale fine, la presente relazione si sviluppa nelle successive sezioni con la seguente articolazione argomentativa:

- ⇒ **Cap.2** - Descrizione della configurazione progettuale valutata in sede di VIA (PD2012), per le sole indicazioni prescrittive afferenti alle aree di servizio ed oggetto delle condizioni ambientali 28.2 CTVIA, 28.7 CTVIA, 7.2.2 RER e 8 RER;
- ⇒ **Cap.3** - Descrizione della configurazione progettuale proposta (PD2019) per l'ottemperanza positiva, per le sole indicazioni prescrittive afferenti alle aree di servizio, alle condizioni ambientali 28.2 CTVIA, 28.7 CTVIA, 7.2.2 RER e 8 RER.
- ⇒ **Cap.4** - Valutazione comparativa e sintesi dei risultati conseguiti ai fini dell'ottemperanza positiva, per le sole indicazioni prescrittive afferenti alle aree di servizio rispetto alle condizioni ambientali 28.2 CTVIA, 28.7 CTVIA, 7.2.2 RER e 8 RER.

## 2. DESCRIZIONE DELLA CONFIGURAZIONE PROGETTUALE VALUTATA IN SEDE DI VIA (PD2012), PER LE SOLE INDICAZIONI PRESCRITTIVE AFFERENTI ALLE AREE DI SERVIZIO ED OGGETTO DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI 28.2 CT VIA, 28.7 CT VIA, 7.2.2 RER E 8 RER

Il Progetto Definitivo oggetto di Valutazione d'Impatto Ambientale, redatto nel 2012, di seguito identificato per brevità di narrazione come "PD2012", era caratterizzato dalla presenza delle seguenti n° 4 aree di servizio:

1. Area di servizio di San Possidonio-Mirandola Est, km 14+400;
2. Area di servizio di San Possidonio-Mirandola Ovest, km 14+400;
3. Area di servizio di Poggio Renatico Nord, km 55+850;
4. Area di servizio di Poggio Renatico Sud, km 55+850.

Tali aree erano state previste non solo per fornire adeguati servizi all'utenza autostradale, quali: l'erogazione dei carburanti; una breve ristorazione, l'informazione e l'assistenza di soccorso, ma come vere opportunità per promuovere i valori del territorio attraversato dall'opera e le molteplici realtà di eccellenza.

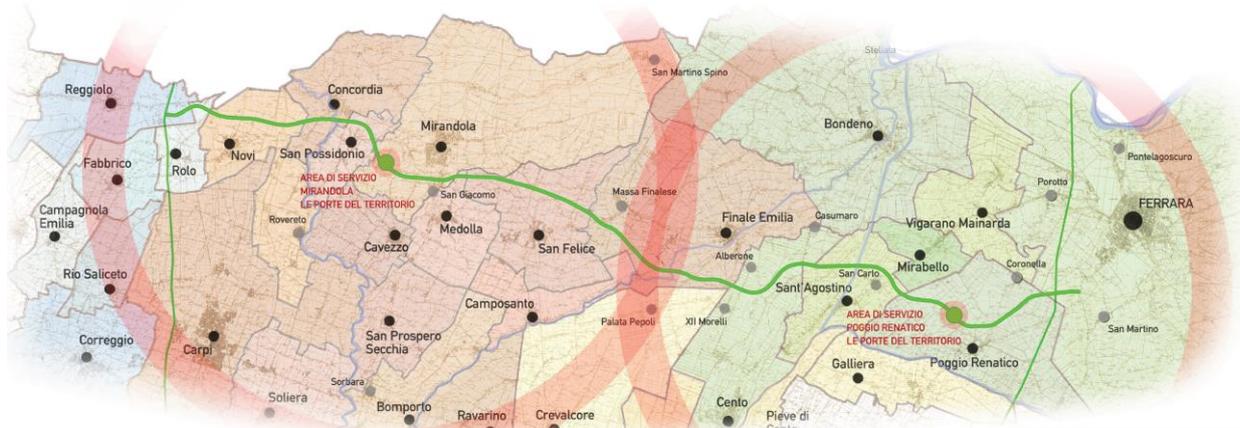
Si proponeva, anche in ragione di altre esperienze nazionali e internazionali, di fare evolvere le aree di servizio in una nuova configurazione funzionale, attribuendo alla stesse il ruolo di "Porte del Territorio".

Questo con la volontà di catalizzare le offerte, i valori, le produzioni e le tradizioni dei luoghi offrendo all'utente autostradale un mezzo per la scoperta consapevole del contesto e dotando al contempo la comunità locale di opportunità commerciali e di visibilità per i prodotti tipici e per gli elementi peculiari della cultura locale.



**Figura 2-1 Porta del territorio: servizi offerti all'utente autostradale**

La collocazione prevista per tali ambiti ha trovato naturale inserimento nelle pertinenze delle aree di servizio previste, luoghi vocati alla sosta e al ristoro, tappe che, se opportunamente interpretate, possono ricondurre al concetto profondo di "viaggio" in luogo della semplice idea di "spostamento"; inoltre, la posizione pressoché baricentrica delle aree di servizio rispetto allo sviluppo del tracciato autostradale consentiva di specializzare le offerte previste nelle porte del territorio in relazione alle particolari peculiarità del contesto.

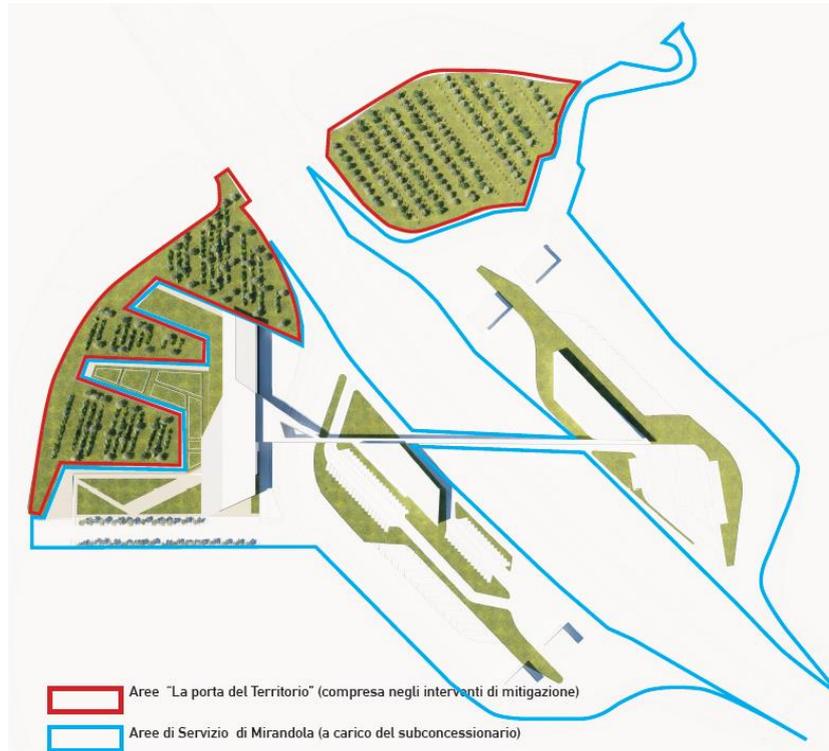


**Figura 2-2 Mirandola e Poggio Renatico: le porte del territorio**

Il sistema tradizionalmente chiuso ed impermeabile dell'infrastruttura autostradale si apriva quindi al territorio garantendo una scoperta consapevole del contesto attraversato, dei suoi valori e delle sue offerte di qualità e dotando allo stesso tempo il territorio e la cittadinanza di spazi ed ambienti di elevata qualità naturalistica ed architettonica attrezzati per svolgere funzioni di relazione, di svago e di approfondimento didattico, culturale e naturalistico. Tali aree, in adiacenza delle aree di servizio sarebbero state fruibili al contempo dagli utenti autostradali e, mediante percorsi dedicati sulla viabilità secondaria, dai cittadini e dai fruitori del territorio.

### **Aree di servizio "San Possidonio-Mirandola"**

Le aree di servizio di San Possidonio-Mirandola si prevedeva potessero ospitare un intervento di compensazione *pro agricoltura*. Qui erano attrezzati spazi con strutture multifunzionali per la promozione dei prodotti agroalimentari del territorio locale. Il progetto era orientato alla creazione di spazi multifunzionali dove, oltre alle attività tipiche dell'area di servizio autostradale, erano realizzati altri spazi dedicati alla promozione e vendita delle specialità alimentari locali. Erano, inoltre, previste superfici a verde fruibili e ampi parcheggi auto.



**Figura 2-3 Aree di Servizio San Possidonio-Mirandola Est e Ovest**

L'area di servizio sarebbe stata infatti aperta e utilizzabile, oltre che dai viaggiatori sul raccordo, anche dall'utenza esterna all'asse stradale. Anche in questo caso, infatti, la proposta intendeva estendere l'opportunità all'intero territorio agricolo e rurale della zona; lo spazio non sarebbe stato impiegato solo per la vendita dei prodotti, ma anche per includere attività culturali, iniziative formative e conoscitive sulle produzioni agroalimentari locali, sulla loro storia, sulle tecniche di produzione, sul loro consumo, sull'alimentazione, ecc...

I temi avrebbero potuto implementarsi ulteriormente con altre opportunità espositive e promozionali dei valori storici, culturali e artistici della zona. Con questa configurazione lo spazio proposto poteva realmente assumere la connotazione di una porta sull'intero territorio dei comuni a nord di Modena.



**Figura 2-4 Vista a volo d'uccello : simulazione delle aree di servizio**



**Figura 2-5 Simulazione zona ristoro**

Il punto di forza della proposta risiedeva sia nell'offerta di spazi di mercato in filiera corta sia nella potente sinergia che si poteva instaurare fra area di servizio e punti vendita/promozionali di prodotti agricoli per la formazione e penetrazione di un ampio bacino di clienti/utenza.

Si prevedeva, inoltre, di realizzare significativi interventi di mitigazione che prevedevano l'inserimento di ampie aree inerbite e di specie vegetali autoctone, legate alla tradizione rurale ed agroalimentare del territorio opportunamente declinate con piantumazioni a filare, richiamanti la maglia geometrica vegetazionale di suddivisione dei campi e le diffuse coltivazioni di alberi da frutto presenti nella zona.



**Figura 2-6 Interventi di mitigazione presso le aree di servizio di Possidonio-Mirandola**

Di seguito si riportano in forma tabellare i dati riassuntivi delle aree di mitigazione previste per gli interventi di piantumazione a Mirandola.

TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	FUNZIONALITÀ PREVALENTE	QUANTITATIVO
P3	Verde ornamentale	Paesaggistica	4045 m <sup>2</sup>
-	Inerbimenti	Paesaggistica	29727 m <sup>2</sup>

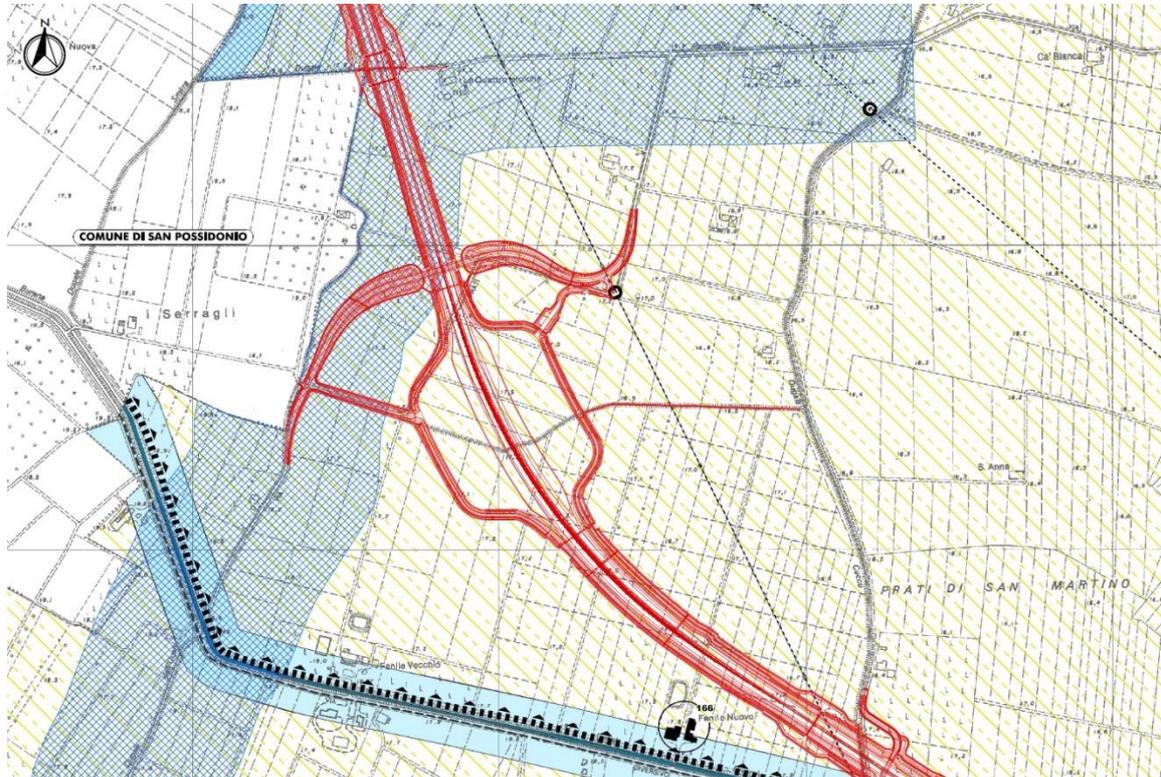
**Tabella 1-1 – Tabella interventi di mitigazione**

Nella tabella seguente i dati relativi alle superfici utilizzate.

DESCRIZIONE	SUPERFICIE
Superficie edificata	2500 m <sup>2</sup>
Superficie esterna coperta	2400 m <sup>2</sup>
Commercio	550 m <sup>2</sup>
Ristorazione	245 m <sup>2</sup>
Didattica/cultura/congressi	570 m <sup>2</sup>
Mercato coperto	1000 m <sup>2</sup>
Edifici funzionali	765 m <sup>2</sup>

**Tabella 1-2 – Superfici utilizzate**

Infine, si riporta la sovrapposizione delle aree di servizio di San Possidonio-Mirandola rispetto alla strumentazione urbanistica vigente nel Comune di Mirandola alla data di redazione del PD2012 e correlato SIA, da cui è possibile evincere che le suddette aree ricadevano in ambiti agricoli (zona omogenea agricola E1).



**Figura 2-7 P.R.G. del Comune di Mirandola (MO) tavola zonizzazione**



**Figura 2-8 P.R.G. del Comune di Mirandola (MO) Legenda tavola zonizzazione**

### Aree di servizio di Poggio Renatico

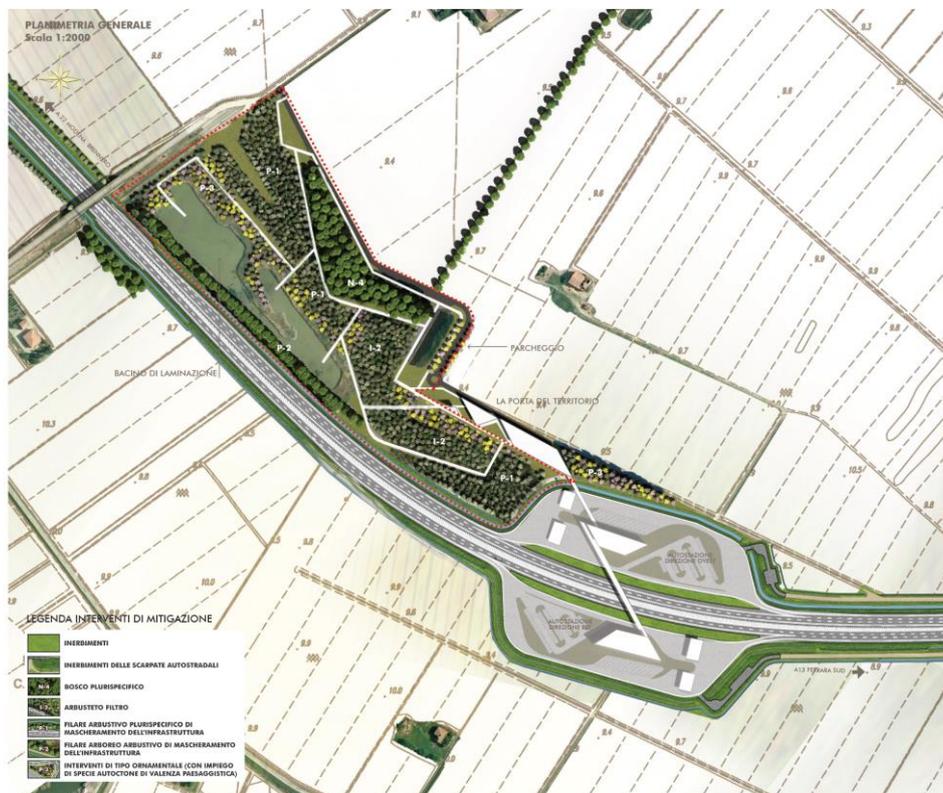
In sede di PD2012, si prevedeva che anche le aree di servizio di Poggio Renatico potessero accogliere un intervento con caratteri compensativi a favore del comparto agroalimentare e del territorio rurale, mediante la realizzazione di spazi multifunzionali per la promozione e vendita delle specialità agroalimentari locali.



**Figura 2-9 Aree di Servizio di Poggio Renatico**

Anche in questo contesto erano previste superfici a verde fruibili e ampi parcheggi auto. Come per le aree di servizio di San Possidonio-Mirandola, anche per queste funzioni il progetto intendeva cogliere l'opportunità di promuovere le peculiarità del patrimonio rurale della zona, mediante una positiva sinergia ed interazione con i flussi di utenti transitanti sulla nuova infrastruttura autostradale. Con questa configurazione lo spazio proposto poteva assumere la connotazione di una porta sull'intero territorio della bassa ferrarese. Il settore agricolo ferrarese avrebbe così potuto beneficiare di tipologie di servizi diretti per la promozione e la vendita delle produzioni agricole e delle specialità enogastronomiche locali.

Il progetto degli interventi di mitigazione prevedeva altresì la realizzazione di ampie aree verdi e di recupero della zona umida presente in prossimità del tracciato autostradale ed oggetto di specifico intervento di valorizzazione ecosistemica, mediante la riqualificazione dell'esistente bacino al fine di ricreare un ambiente di zona umida piantumato con specifiche essenze locali richiamanti, inoltre, il sistema dei maceri legati alla produzione tradizionale della canapa, diffusa nel ferrarese; tale sistema, attrezzato con percorsi e sistemi informativi dedicati all'approfondimento naturalistico, botanico e storico si prevedeva fosse affiancato dalla realizzazione di fasce a boschi e arbusteti adiacenti l'infrastruttura.



**Figura 2-10 Mitigazioni Presso le aree di Servizio di Poggio Renatico**

Di seguito si riportano i dati riassuntivi delle aree di mitigazione e le superfici utilizzate:

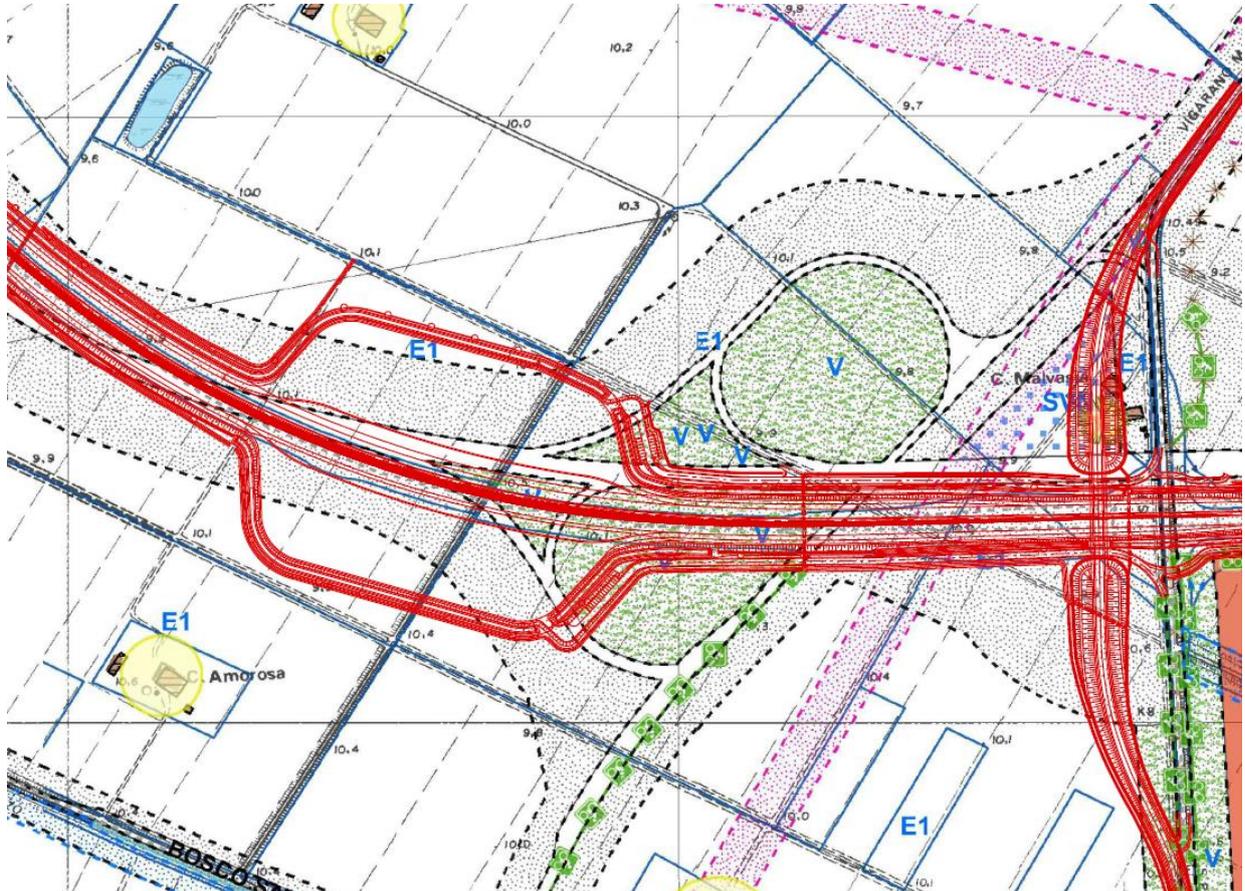
TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	FUNZIONALITÀ PREVALENTE	QUANTITATIVO
N4	Bosco plurispecifico	Naturalistica	6906 m <sup>2</sup>
P1	Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura	Paesaggistica	14745 m <sup>2</sup>
P2	Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura	Paesaggistica	1122 m <sup>2</sup>
P3	Interventi di tipo ornamentale	Paesaggistica	11902 m <sup>2</sup>
P5	Riqualificazione paesaggistica di canali storici	Paesaggistica	2210 m <sup>2</sup>
I2	Arbusteto filtro	Paesaggistica	9238 m <sup>2</sup>

**Tabella 2-3 Tabella interventi di mitigazione**

DESCRIZIONE	SUPERFICIE
Area totale	102568 m <sup>2</sup>
Superficie edificata	1690 m <sup>2</sup>
Superficie esterna coperta	1590 m <sup>2</sup>
Commercio	970 m <sup>2</sup>
DESCRIZIONE	SUPERFICIE
Ristorazione	260 m <sup>2</sup>
Didattica/cultura/congressi	605 m <sup>2</sup>
Mercato coperto	1000 m <sup>2</sup>
Edifici funzionali	375 m <sup>2</sup>

**Tabella 2-4 Superfici utilizzate**

Di seguito si riporta la sovrapposizione delle aree di servizio di Poggio Renatico alla strumentazione urbanistica vigente nel Comune di Poggio Renatico (FE), alla data di redazione del PD2012 e correlato SIA, da cui è possibile evincere che le suddette aree ricadevano in ambiti agricoli (zona omogenea agricola E1) ricompresi in parte nelle fasce di rispetto stradale.



**Figura 2-11 Comune di Poggio Renatico - Tavola zonizzazione del territorio comunale**

-  D3 - Zona Produttiva
-  D4 - Zona Produttiva
-  E1 - Zona Agricola
-  E2 - Zona Agricola
-  E3 - Zona Agricola
-  E4 - Zona Agricola
-  E4/a - Zona Agricola
-  E5 - Zona Agricola
-  Rilevanza Idrogeologica
-  Rilevanza Storico Documentale e Paesaggistica
-  Aree di Importanza Storica-Architettonica-Ambientale
-  Edifici di Interesse Architettonico
-  Censimento Edifici in Zona Agricola
-  Patrimonio Edilizio Rurale
-  Delemitazioni Centro Edificato
-  Maceri
-  Delemitazioni Parchi
-  Zone Tutela Corsi Acqua
-  Fasce Rispetto Stradale
-  Fasce Rispetto Ferroviario
-  Fasce Rispetto Metanodotto
-  Fascia di Rispetto Fluviale
-  Fascia di Rispetto Stradale
-  Invasi ed Alvei di Fiumi e Corsi d'Acqua
-  Viabilità Storico Panoramica
-  Piani Particolareggiati (Poggio Renatico)
-  Zona Tutela Caratteri Ambientali
-  Zona di Concentrazione di Materiali Archeologici

**Figura 2-12 Comune di Poggio Renatico – Legenda - Tavola zonizzazione del territorio comunale**

### 3. DESCRIZIONE DELLA CONFIGURAZIONE PROGETTUALE PROPOSTA (PD2019) PER L'OTTEMPERANZA POSITIVA, PER LE SOLE INDICAZIONI PRESCRITTIVE AFFERENTI ALLE AREE DI SERVIZIO, ALLE CONDIZIONI AMBIENTALI 28.2 CTVA, 28.7 CTVA, 7.2.2 RER E 8 RER.

Come circostanziato in premessa, in ragione delle disposizioni impartite dalle condizioni ambientali di cui si è detto, si è reso necessario operare una modifica progettuale relativamente alle aree di servizio a supporto dell'utenza autostradale.

Le azioni progettuali per conseguire l'ottemperanza positiva possono essere così riassunte:

1. **limitare** il numero e l'estensione delle aree di servizio alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale escludendo qualsiasi funzione accessoria;
2. **studiare** la possibilità del posizionamento delle medesime in prossimità di caselli o di zone artigianali industriali esistenti;
3. **limitare** le aree asfaltate e impermeabili, alle corsie di circolazione dei veicoli.

La soluzione progettuale proposta per conseguire l'ottemperanza positiva alle condizioni ambientali in esame ha assunto questi criteri con rigore e puntuale osservanza ed è stata oggetto di più incontri di confronto tra lo Scrivente Proponente e i tecnici degli Uffici competenti della Regione Emilia Romagna, conclusasi con la riunione del 18 Aprile 2019.

Ciò premesso, il nuovo Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana (PD2019) prevede due sole aree di servizio, in luogo delle precedenti quattro, denominate "Panaria Sud" e "Panaria Nord", la cui ubicazione risulta pressoché baricentrica rispetto all'intera estesa autostradale.

Le nuove aree ricadono nel Comune di Finale Emilia, in provincia di Modena e presentano una configurazione compatta e finalizzata unicamente ad ospitare le funzioni autostradali di supporto all'utenza, ovvero fabbricati *oil* per la distribuzione dei carburanti e *non oil* per la breve ristorazione e servizi.



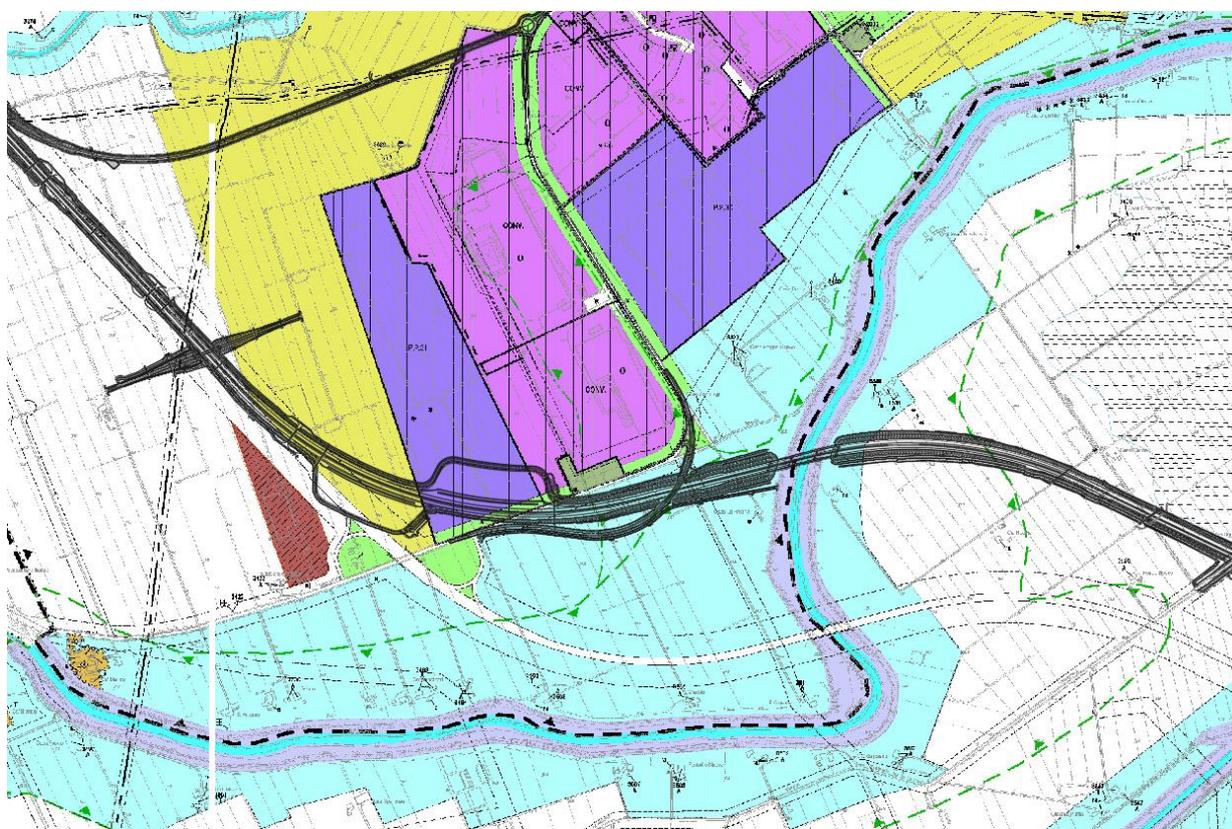
**Figura 3-1 Mitigazioni presso le aree di servizio Panaria Nord e Sud**

La nuova soluzione pertanto, esclude tutte le altre funzioni che erano state previste per rafforzare le relazioni economiche e culturali tra l'infrastruttura ed il territorio di riferimento e di cui si è dato puntuale riscontro nel precedente Capitolo 2.

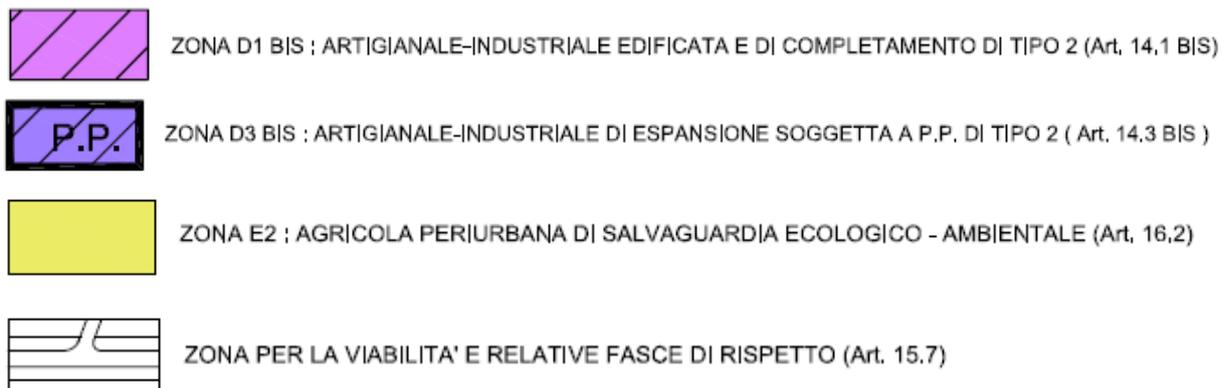
Relativamente alla destinazione dei suoli interessati dalle nuove aree di servizio, si precisa quanto segue.

Il Comune di Finale Emilia è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) la cui ultima Variante è approvata con Del. di C.C. n.26 del 03/03/2015, in adeguamento al Piano della Ricostruzione.

Di seguito si riporta uno stralcio della Tav. 9 del PRG di Finale Emilia da cui è possibile riscontrare che il sedime delle nuove aree di servizio interessa per la quasi totalità aree artigianali/industriali edificate e di futura previsione e solo in parte aree agricole ricadenti per buona parte nella fascia di rispetto stradale, ma comunque, come indica la stessa condizione ambientale, entrambe risultano poste in prossimità di “...zone artigianali-industriali esistenti. ...”.



**Figura 3-2 Stralcio della Tav. 9 Viabilità e zonizzazione con il tracciato in nero 2/2**



**Figura 3-3 Stralcio della legenda della Tav. 9 di PRG**

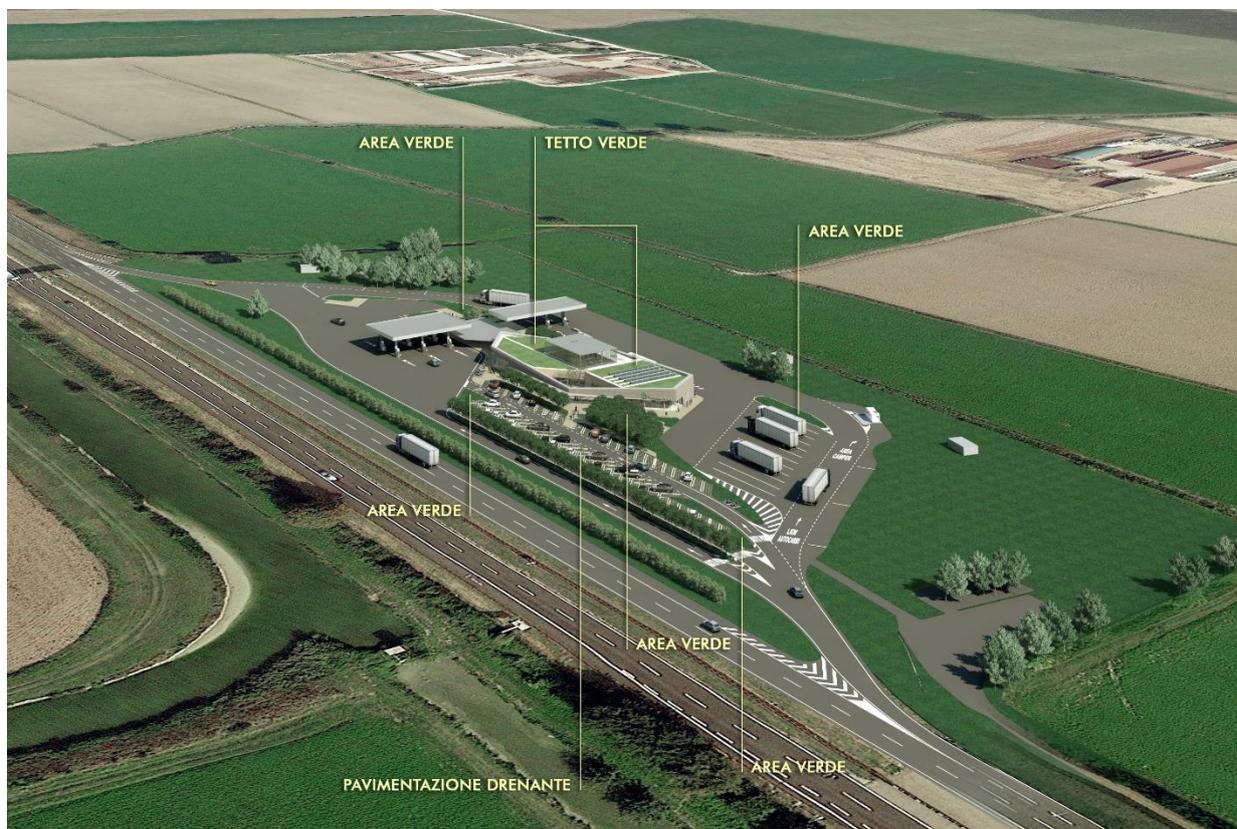
In merito alla presenza di vincoli è possibile affermare che le aree individuate per la nuova localizzazione delle due aree di servizio si presentano libere da tutele e vincoli sia di tipo paesaggistico che naturalistico.

Si precisa, inoltre, che l'assetto progettuale delle suddette aree di servizio (layout distributivo), sarà definito solo una volta identificato, tramite procedura pubblica, il sub-concessionario che si aggiudicherà la progettazione, esecuzione e gestione delle strutture per l'erogazione dei carburanti e per la ristorazione breve e per una modesta offerta commerciale connessa con le aree di servizio stesse (edifici *oil* e *non oil*).

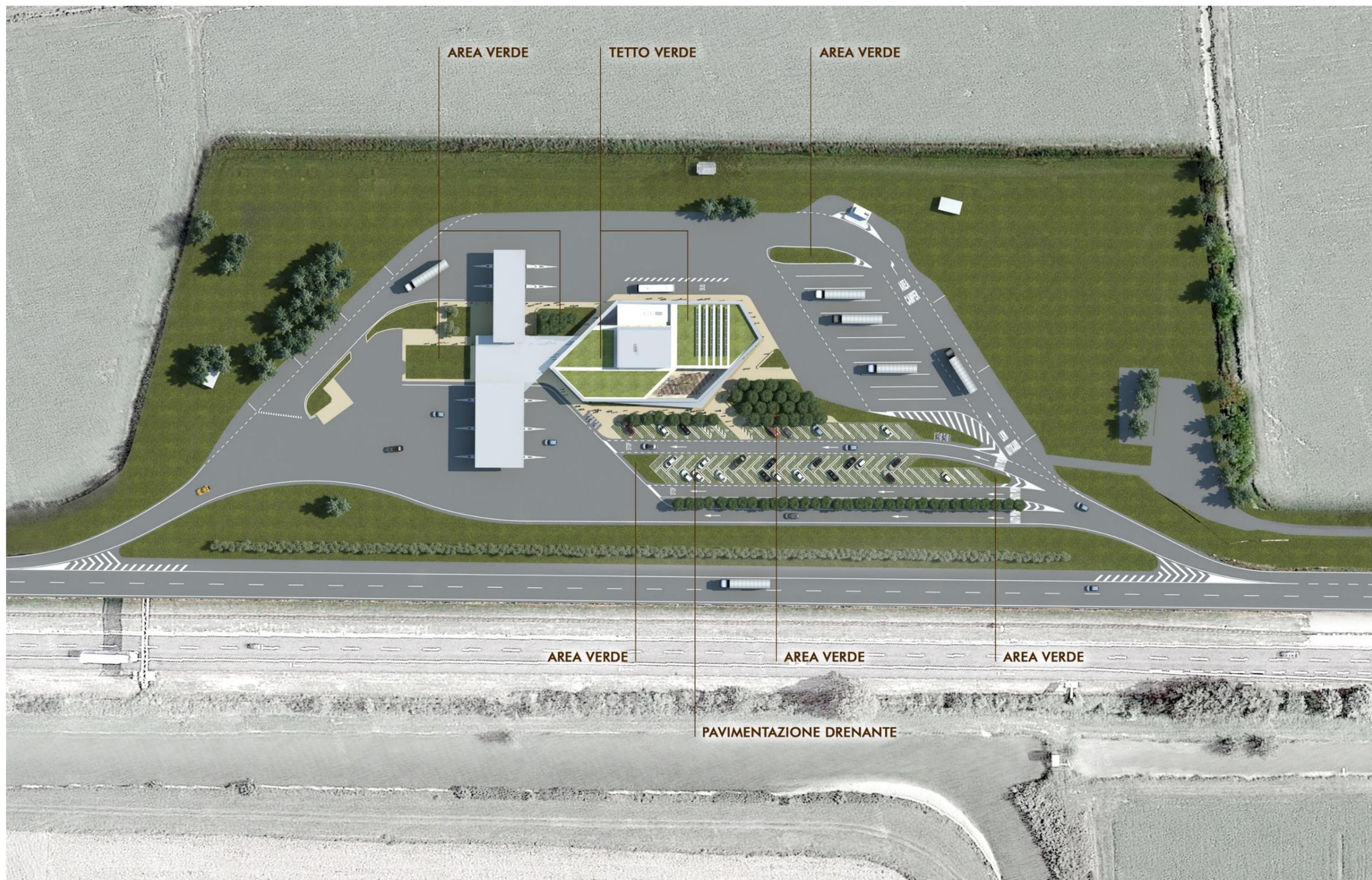
**Nella fase di definizione dei suddetti layout, lo scrivente Proponente imporrà agli operatori economici la riduzione delle superfici asfaltate e impermeabilizzate a favore di aree verdi, zone di sosta per gli autoveicoli privati con soluzioni drenanti e permeabili, nonché l'adozione di coperture verdi in corrispondenza almeno degli edifici *non oil*.**

A titolo esemplificativo si riporta il layout planimetrico e la vista prospettica correlata dell'area di servizio PO EST sull'Autostrada A22 del Brennero, di recente progettazione da cui è possibile evincere l'applicazione integrata degli obiettivi attesi in merito alla riduzione delle superfici asfaltate e impermeabili.

Tali riduzioni consentono di restituire alla permeabilità dei suoli superfici significative dell'ordine di alcune migliaia di m<sup>2</sup>.



**Figura 3-4 Vista aerea di progetto dell'area di servizio Po Est sull'autostrada A22**



*Figura 3-5 Layout di progetto dell'area di servizio Po Est sull'autostrada A22*

#### **4. VALUTAZIONE COMPARATIVA E SINTESI DEI RISULTATI CONSEGUITI AI FINI DELL'OTTEMPERANZA POSITIVA, PER LE SOLE INDICAZIONI PRESCRITTIVE AFFERENTI ALLE AREE DI SERVIZIO, RISPETTO ALLE CONDIZIONI AMBIENTALI 28.2 CTVIA, 28.7 CTVIA, 7.2.2 RER E 8 RER**

In questa sezione si procede alla valutazione comparativa tra la configurazione delle aree di servizio sviluppate nel "PD2012", e di cui si è dato puntuale riscontro nel precedente Capitolo 2, e la soluzione progettuale ottemperante alle condizioni ambientali 28.2 CTVIA, 28.7 CTVIA, 7.2.2 RER e 8 RER, elaborata nel "PD2019" di cui al Capitolo 3.

In sintesi, la nuova configurazione presenta le seguenti caratteristiche:

- ⇒ **n°2 aree di servizio**, denominate "Panaria Nord" e "Panaria Sud", ubicate nel comune di Finale Emilia (MO), in luogo delle precedenti n° 4 aree di servizio, denominate "San Possidonio-Mirandola Est e Ovest" e "Poggio Renatico Nord e Sud", localizzate rispettivamente nel comune di Mirandola (MO) e nel Comune di Poggio Renatico (FE);
- ⇒ le nuove aree di servizio sono contraddistinte da una **configurazione insediativa rispondente unicamente alle geometrie necessarie per garantire la circolazione e la sosta temporanea dei veicoli, nonché la presenza delle sole funzioni di assistenza all'utenza autostradale**, quali: l'erogazione dei carburanti, la ristorazione breve e una modesta offerta commerciale correlata all'area di vendita *oil e non oil*, escludendo, pertanto, qualsiasi ulteriore edificazione accessoria come si riscontrava nelle quattro aree di servizio del PD2012;
- ⇒ la riduzione di consumo di suolo agricolo conseguita con la limitazione e riduzione sia del numero sia dell'estensione delle aree di servizio alla sola funzione di supporto all'utenza autostradale, ha consentito in sede di PD2019 di raggiungere un **risparmio di 90.000 m<sup>2</sup> (9 ha), pari a circa il 58% della superficie complessiva precedentemente occupata**, come più dettagliatamente riportato nella successiva tabella:

Aree di servizio	Superficie occupata		
	PD 2012	PD 2019	Differenza (PD 2019 - PD 2012)
<b>S. Possidonio-Mirandola Est e Ovest</b>	96.613 m <sup>2</sup> (*)	-	-93.613 m <sup>2</sup>
<b>Poggio Renatico Nord e Sud</b>	57.533 m <sup>2</sup>	-	-57.533 m <sup>2</sup>
<b>Panaria Nord e Sud</b>	-	64.146 m <sup>2</sup>	+64.146 m <sup>2</sup>
<i>Sup. complessive</i>	<i>154.346 m<sup>2</sup></i>	<i>64.146 m<sup>2</sup></i>	<b><i>-90.200 m<sup>2</sup></i></b> <b><i>(riduzione pari a -58%)</i></b>

(\*) *Comprensiva delle aree di mitigazione intercluse rispetto all'adiacente cavalcavia posto ad ovest.*

- ⇒ nel rigoroso rispetto della condizione ambientale, **le nuove aree di servizio sono state collocate o in corrispondenza di aree artigianali/industriali esistenti, o di futura previsione o in prossimità delle medesime**, a differenza dei sedimi delle quattro aree precedentemente previste che occupavano esclusivamente suolo agricolo;
- ⇒ l'ambito territoriale interessato dalle nuove aree di servizio **non presenta interferenze con zone tutelate in termini ambientali, paesaggistici, archeologici e storico testimoniali**;
- ⇒ le nuove aree di servizio **risultano compatibili rispetto al rischio idraulico derivante sia dai corsi d'acqua principali che dal reticolo minore**, presentando le opportune condizioni di sicurezza e condividendo la medesima altimetria del corpo autostradale;
- ⇒ la soluzione progettuale sviluppata nell'ambito del PD2019 è stata **frutto di un'attività di concertazione con la Regione Emilia Romagna (RER)**, che si ricorda essere il Soggetto

Concedente dell'Autostrada Regionale Cispadana. Tale attività è stata **svolta con il Servizio Regionale Viabilità, Logistica e Trasporto per Vie d'Acqua e il Servizio Regionale Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale (VIPSA) e si è perfezionata in data 18/04/2019**, come risulta dalla nota regionale NP/2020/29312 del 06/05/2020. Da tale nota, infatti, è possibile riscontrare sulla base di quanto riportato all'ultimo periodo di pagina 2 di 3, che la condizione ambientale 28.7 (rif. Nota regione prescrizione 16) "...è stata **ottemperata e il progetto adeguato (confronto con RER il 18/04/2019)**...";

⇒ il layout definitivo delle suddette aree di servizio sarà sviluppato dall'Operatore Economico che risulterà aggiudicatario della gara pubblica per la sub-concessione relativa alla progettazione, esecuzione e gestione delle strutture *oil* e *non oil*.

Il layout delle suddette aree di servizio sarà contraddistinto da soluzioni progettuali in grado di limitare le superfici permeabili delle aree non soggette alla circolazione dei veicoli, implementando le aree verdi, le aree di sosta dei veicoli leggeri con pavimentazioni drenanti e permeabili, le coperture verdi degli edifici *non oil*, ecc., come evidenziato in analoghi progetti sviluppati recentemente per l'Autostrada A22 del Brennero, di cui si è dato evidenza nel precedente Cap. 3.

Ciò premesso si ritiene che la nuova configurazione assegnata alle aree di servizio nel P2019 vada nella direzione della piena rispondenza agli indirizzi prescrittivi impartiti, richiamati nelle premesse, essendo stato in primo luogo ridotto il numero delle aree stesse, da 4 a 2 (con una riduzione del 58% delle aree impegnate), ed, inoltre, avendo ottimizzato la loro estensione alle sole funzioni di servizio all'utenza autostradale *oil* e *non oil*; sarà altresì possibile perseguire l'ulteriore limitazione delle aree asfaltate e impermeabili, attraverso l'applicazione di opportuni criteri progettuali che i futuri sub-concessionari delle aree di servizio dovranno impiegare nello sviluppo degli specifici layout definitivi quali l'inserimento di aree verdi, l'adozione di tetti verdi e di pavimentazioni drenanti in corrispondenza delle aree di sosta degli autoveicoli leggeri, ad implementare la complessiva dotazione di superfici permeabili delle aree stesse.