



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

CODICE C.U.P. E81B08000060009

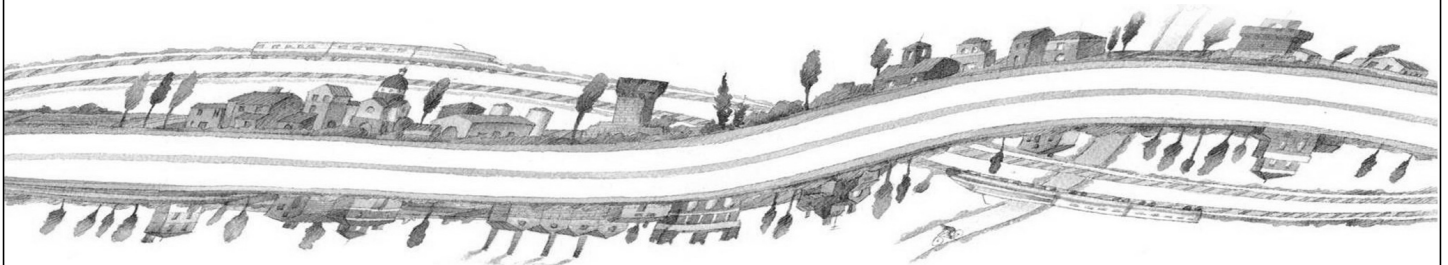
PROGETTO DEFINITIVO

AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA - PARTE GENERALE

PARTE GENERALE

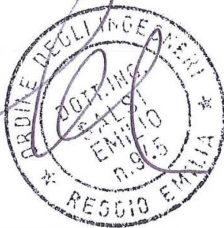
INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

RELAZIONE DI OTTEMPERANZA AI PARERI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE



PROGETTISTA

Ing. Emilio Salsi
Albo Ing. Reggio Emilia n° 945



**RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE**

Ing. Emilio Salsi
Albo Ing. Reggio Emilia n° 945



IL CONCESSIONARIO

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

G										
F										
E										
D										
C										
B										
A	17.04.2012	Emissione				Mazzoli	Salsi	Salsi		
REV.	DATA	DESCRIZIONE				REDAZIONE	CONTROLLO		APPROVAZIONE	
IDENTIFICAZIONE ELABORATO										DATA: MAGGIO 2012
NUM. Progr.	FASE	LOTTO	GRUPPO	CODICE OPERA WBS	TRATTO OPERA	AMBITO	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.	SCALA: ..
0003	PD	0	000	00000	0	GE	RG	02	A	

1. SCOPO E STRUTTURA DEL DOCUMENTO	13
2. SCHEDE CONTENENTI I PARERI EMERSI DALLA CDS PRELIMINARE	24
1.1	24
2.1	25
3.1	27
4.1	28
5.1	29
6.1	31
7.1	32
8.1	33
9.1	34
10.1	36
11.1	38
12.1	40
13.1	41
14.1	43
15.1	45
16.1	47
17.1	49
18.1	51
19.1	53
19.ALL	56
20.0	59
20.1	64
20.2	65
20.3	66
20.4	68
20.5	69

20.6	70
20.7	72
20.8	73
20.9	74
20.10	76
20.11	77
20.12	78
20.13	79
20.14	80
20.15	82
20.16	83
20.17	84
20.18	86
20.19	87
20.20	88
20.21	90
20.22	91
20.23	92
20.24	93
20.25	94
20.26	96
21.0	98
21.1	103
21.1.BIS	106
21.2	108
21.3	110
21.4	112
21.5	114

21.6	116
21.7	118
21.8	120
21.9	122
21.10	124
21.11	126
21.12	128
21.13	130
21.14	132
21.15	134
21.16	136
21.17	138
21.18	140
21.19	142
21.20	144
21.21	146
21.22	148
21.23	150
21.24	152
21.25	154
21.26	156
21.27	158
21.28	160
21.29	162
21.30	164
21.31	166
21.32	168
21.33	170

21.34	172
21.35	174
21.36	176
21.37	178
21.38	180
21.39	182
21.40	184
21.41	186
21.42	188
21.43	190
21.44	192
21.45	194
21.46	196
21.47	198
21.48	200
22.1	202
23.1	207
24.1	208
24.ALL	209
25.1	212
26.1	215
26.2	216
27.1	217
27.2	219
27.3	221
27.4	223
27.5	225
28.1	227

29.1	229
29.2	231
29.3	232
30.1	233
31.1	242
32.1	246
33.1	252
34.1	253
35.1	262
36.1	267
37.1	269
38.1	274
39.1	278
40.1,1	281
40.1,2	285
40.2	291
40.3	294
40.4	295
40.5	297
40.6	300
40.7	301
40.8	302
40.9	304
40.10	305
40.11	306
40.12	307
40.13	308
40.14	309

40.15	311
40.16	313
40.17	314
40.18	315
40.19	316
40.20	317
40.21	320
40.23	325
40.24	326
40.25	329
40.26	330
40.27	333
40.28	335
41.1	336
41.2	337
41.3	338
41.4	340
41.5	341
41.6,1	342
41.6,2	343
41.6,3	345
41.7	347
41.8,1	348
41.8,2	354
41.8,3	355
41.8,4	357
41.8,5	358
41.9	360

41.10	362
41.11	363
41.12	364
42.1,1	365
42.1,2	372
42.1,3	373
42.1,4	374
42.1,5	375
42.2	376
42.3	378
42.4	381
43.1,1	388
43.1,2	390
43.2	393
43.3	394
44.1	397
44.2	398
44.3	400
45.1,2	402
45.1,3	403
45.1,4	405
45.1,5	406
45.2	408
45.3	409
46.1	410
46.2	413
46.3	414
46.4	415

47.1	416
47.2	417
48.1	420
48.2	422
48.3	423
49.1	427
50.1	428
50.2	430
50.3	432
50.4	433
50.5	435
50.6	437
50.7-8	438
50.9,1	441
50.9,2	442
50.10	444
50.11	449
50.12	450
50.13	451
50.14	456
50.15	458
50.16	460
50.17	463
50.18-19	466
50.19	467
50.20	472
50.21	474
50.22	476

50.23	478
50.24	479
50.25	483
50.26	484
50.27	485
50.28,1	486
50.28,2	488
50.28,3	490
50.28,4	492
50.28,5	494
50.28,6	496
50.28,7	498
50.28,8	500
50.28,9	501
50.28,10	503
50.28,11	505
50.28,12	507
50.28,13	509
50.28,14	510
50.28,15	511
50.28,16	512
50.28,17	514
50.28,18	517
50.28,19	518
50.28,20	519
50.28,21	521
50.28,22	523
50.29	524

50.30	526
51.1	527
51.2	529
51.3	530
51.4	533
51.5,1	534
51.5,2	535
51.6	536
51.7	537
51.8	538
51.9	543
51.10	544
51.11	545
52.1	547
52.2	549
52.3	551
53.1	553
54.1	555
55.1	556
55.2	561
56.1	563
56.1,1	569
56.1,2	570
56.1,3	571
56.1,4	572
56.1,5	573
56.1,6	574
56.2	575



56.3	577
56.4	578
.ALL 1	579
.ALL 2	588

1. SCOPO E STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Con decreto del Presidente della Regione Emilia Romagna n. 288 in data 29.12.2010 è stata indetta Conferenza di Servizi preliminare sul progetto preliminare ex art 14 bis, legge n. 241/1990.

La Conferenza si è svolta in tre sedute, la prima convocata in data 28 Gennaio 2011 e la conclusiva in data 18/19 Maggio 2011. Tutti le osservazioni formulate dagli enti intervenuti alla Conferenza sono state raccolte nel verbale finale della conferenza redatto dal Presidente della Conferenza stessa.

Scopo del presente documento è quello di analizzare tutte le osservazioni formulate dagli enti invitati alla conferenza, alla luce delle risposte fornite dal Presidente, fornendo un quadro esaustivo di come si sia ottemperato a tali richieste in sede di redazione del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale.

Il documento base utilizzato per questa analisi è costituito dal verbale finale della conferenza, comprensivo dei pareri degli enti ad esso allegati.

Ad ogni osservazione si è attribuito un codice ID unitario composto di due parti:

- ID Assoluto: identifica in modo univoco l'ente che ha fornito l'osservazione, la progressiva numerica è stata attribuita in ordine di comparizione sul verbale finale della CDS Preliminare.
- ID Parziale: identifica in modo univoco le diverse richieste formulate da un medesimo ente, sia quelle riportate nel testo del verbale sia quelle espresse nei pareri allegati.

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito una tabella riepilogativa della corrispondenza tra ID e ente.

ID	ID Assoluto	ID Parziale	Denominazione "Ente"
1.1	1	1	Autorità di Bacino del Fiume Po
2.1	2	1	Autorità di Bacino del Reno
3.1	3	1	Autostrade per l'Italia S.p.A.
4.1	4	1	Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco - Direzione Regionale VVFF Emilia Romagna
5.1	5	1	Comando Provinciale Vigili del fuoco di Ferrara
6.1	6	1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
7.1	7	1	Ministero della Difesa
8.1	8	1	AS RETIGAS S.R.L.
9.1	9	1	AIMAG S.p.A.
10.1	10	1	ENEL Distribuzione S.p.A.
11.1	11	1	Delta Web

12.1	12	1	EmiliAmbiente S.p.A.
13.1	13	1	HERA
14.1	14	1	Lepida S.p.A.
15.1	15	1	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
16.1	16	1	TERNA S.p.A.
17.1	17	1	SorgeAcqua S.r.l.
18.1	18	1	Snam Rete Gas S.p.A.
19.1	19	1	Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po
19.ALL	19	ALL	Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po
20.0	20	0	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.1	20	1	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.2	20	2	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.3	20	3	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.4	20	4	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.5	20	5	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.6	20	6	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.7	20	7	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.8	20	8	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.9	20	9	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.10	20	10	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.11	20	11	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.12	20	12	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.13	20	13	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.14	20	14	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.15	20	15	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.16	20	16	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.17	20	17	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.18	20	18	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.19	20	19	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.20	20	20	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.21	20	21	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale

20.22	20	22	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.23	20	23	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.24	20	24	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.25	20	25	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
20.26	20	26	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale
21.0	21	0	Consorzio della Bonifica Burana
21.1	21	1	Consorzio della Bonifica Burana
21.1.bis	21	1.bis	Consorzio della Bonifica Burana
21.2	21	2	Consorzio della Bonifica Burana
21.3	21	3	Consorzio della Bonifica Burana
21.4	21	4	Consorzio della Bonifica Burana
21.5	21	5	Consorzio della Bonifica Burana
21.6	21	6	Consorzio della Bonifica Burana
21.7	21	7	Consorzio della Bonifica Burana
21.8	21	8	Consorzio della Bonifica Burana
21.9	21	9	Consorzio della Bonifica Burana
21.10	21	10	Consorzio della Bonifica Burana
21.11	21	11	Consorzio della Bonifica Burana
21.12	21	12	Consorzio della Bonifica Burana
21.13	21	13	Consorzio della Bonifica Burana
21.14	21	14	Consorzio della Bonifica Burana
21.15	21	15	Consorzio della Bonifica Burana
21.16	21	16	Consorzio della Bonifica Burana
21.17	21	17	Consorzio della Bonifica Burana
21.18	21	18	Consorzio della Bonifica Burana
21.19	21	19	Consorzio della Bonifica Burana
21.20	21	20	Consorzio della Bonifica Burana
21.21	21	21	Consorzio della Bonifica Burana
21.22	21	22	Consorzio della Bonifica Burana
21.23	21	23	Consorzio della Bonifica Burana
21.24	21	24	Consorzio della Bonifica Burana

21.25	21	25	Consorzio della Bonifica Burana
21.26	21	26	Consorzio della Bonifica Burana
21.27	21	27	Consorzio della Bonifica Burana
21.28	21	28	Consorzio della Bonifica Burana
21.29	21	29	Consorzio della Bonifica Burana
21.30	21	30	Consorzio della Bonifica Burana
21.31	21	31	Consorzio della Bonifica Burana
21.32	21	32	Consorzio della Bonifica Burana
21.33	21	33	Consorzio della Bonifica Burana
21.34	21	34	Consorzio della Bonifica Burana
21.35	21	35	Consorzio della Bonifica Burana
21.36	21	36	Consorzio della Bonifica Burana
21.37	21	37	Consorzio della Bonifica Burana
21.38	21	38	Consorzio della Bonifica Burana
21.39	21	39	Consorzio della Bonifica Burana
21.40	21	40	Consorzio della Bonifica Burana
21.41	21	41	Consorzio della Bonifica Burana
21.42	21	42	Consorzio della Bonifica Burana
21.43	21	43	Consorzio della Bonifica Burana
21.44	21	44	Consorzio della Bonifica Burana
21.45	21	45	Consorzio della Bonifica Burana
21.46	21	46	Consorzio della Bonifica Burana
21.47	21	47	Consorzio della Bonifica Burana
21.48	21	48	Consorzio della Bonifica Burana
22.1	22	1	Partecipazione Agraria di Cento
23.1	23	1	ANAS S.p.A. (Ispettorato Vigilanza Concessionari Autostradali - Direzione Centrale)
24.1	24	1	ANAS S.p.A. (Compartimento di Bologna)
24.ALL	24	ALL	ANAS S.p.A. (Compartimento di Bologna)
25.1	25	1	IREN Emilia S.p.A.
26.1	26	1	Consorzio della Bonifica Parmense
26.2	26	2	Consorzio della Bonifica Parmense

27.1	27	1	AIPO
27.2	27	2	AIPO
27.3	27	3	AIPO
27.4	27	4	AIPO
27.5	27	5	AIPO
28.1	28	1	ARPA di Parma
29.1	29	1	ARPA di Ferrara
29.2	29	2	ARPA di Ferrara
29.3	29	3	ARPA di Ferrara
30.1	30	1	ARPA di Modena
31.1	31	1	Azienda USL di Parma
32.1	32	1	Azienda USL di Modena
33.1	33	1	Ministero per i Beni e le Attività Culturali
34.1	34	1	Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna
35.1	35	1	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna
36.1	36	1	Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Parma e Piacenza
37.1	37	1	Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena, Rimini
38.1	38	1	Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia
39.1	39	1	Ministero per la tutela dell'Ambiente, delle Acque e del Mare
40.1,1	40	1,1	Provincia di Ferrara
40.1,2	40	1,2	Provincia di Ferrara
40.2	40	2	Provincia di Ferrara
40.3	40	3	Provincia di Ferrara
40.4	40	4	Provincia di Ferrara
40.5	40	5	Provincia di Ferrara
40.6	40	6	Provincia di Ferrara
40.7	40	7	Provincia di Ferrara
40.8	40	8	Provincia di Ferrara
40.9	40	9	Provincia di Ferrara

40.10	40	10	Provincia di Ferrara
40.11	40	11	Provincia di Ferrara
40.12	40	12	Provincia di Ferrara
40.13	40	13	Provincia di Ferrara
40.14	40	14	Provincia di Ferrara
40.15	40	15	Provincia di Ferrara
40.16	40	16	Provincia di Ferrara
40.17	40	17	Provincia di Ferrara
40.18	40	18	Provincia di Ferrara
40.19	40	19	Provincia di Ferrara
40.20	40	20	Provincia di Ferrara
40.21	40	21	Provincia di Ferrara
40.22	40	22	Provincia di Ferrara
40.23	40	23	Provincia di Ferrara
40.24	40	24	Provincia di Ferrara
40.25	40	25	Provincia di Ferrara
40.26	40	26	Provincia di Ferrara
40.27	40	27	Provincia di Ferrara
40.28	40	28	Provincia di Ferrara
41.1	41	1	Comune di Finale Emilia
41.2	41	2	Comune di Finale Emilia
41.3	41	3	Comune di Finale Emilia
41.4	41	4	Comune di Finale Emilia
41.5	41	5	Comune di Finale Emilia
41.6,1	41	6,1	Comune di Finale Emilia
41.6,2	41	6,2	Comune di Finale Emilia
41.6,3	41	6,3	Comune di Finale Emilia
41.7	41	7	Comune di Finale Emilia
41.8,1	41	8,1	Comune di Finale Emilia
41.8,2	41	8,2	Comune di Finale Emilia
41.8,3	41	8,3	Comune di Finale Emilia

41.8,4	41	8,4	Comune di Finale Emilia
41.8,5	41	8,5	Comune di Finale Emilia
41.9	41	9	Comune di Finale Emilia
41.10	41	10	Comune di Finale Emilia
41.11	41	11	Comune di Finale Emilia
41.12	41	12	Comune di Finale Emilia
42.1,1	42	1,1	Comune di Ferrara
42.1,2	42	1,2	Comune di Ferrara
42.1,3	42	1,3	Comune di Ferrara
42.1,4	42	1,4	Comune di Ferrara
42.1,5	42	1,5	Comune di Ferrara
42.2	42	2	Comune di Ferrara
42.3	42	3	Comune di Ferrara
42.4	42	4	Comune di Ferrara
43.1,1	43	1,1	Comune di Sant'Agostino
43.1,2	43	1,2	Comune di Sant'Agostino
43.2	43	2	Comune di Sant'Agostino
43.3	43	3	Comune di Sant'Agostino
44.1	44	1	Comune di Poggio Renatico
44.2	44	2	Comune di Poggio Renatico
44.3	44	3	Comune di Poggio Renatico
45.1,1	45	1,1	Comune di Cento
45.1,2	45	1,2	Comune di Cento
45.1,3	45	1,3	Comune di Cento
45.1,4	45	1,4	Comune di Cento
45.1,5	45	1,5	Comune di Cento
45.2	45	2	Comune di Cento
45.3	45	3	Comune di Cento
46.1	46	1	Provincia di Parma
46.2	46	2	Provincia di Parma
46.3	46	3	Provincia di Parma

46.4	46	4	Provincia di Parma
47.1	47	1	Comune di Mezzani
47.2	47	2	Comune di Mezzani
48.1	48	1	Comune di Sorbolo
48.2	48	2	Comune di Sorbolo
48.3	48	3	Comune di Sorbolo
49.1	49	1	Comune di Torile
50.1	50	1	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.2	50	2	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.3	50	3	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.4	50	4	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.5	50	5	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.6	50	6	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.7-8	50	07-08	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.9,1	50	9,1	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.9,2	50	9,2	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.10	50	10	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.11	50	11	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.12	50	12	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.13	50	13	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.14	50	14	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.15	50	15	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena,

			San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.16	50	16	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.17	50	17	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.18-19	50	18-19	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.19	50	19	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.20	50	20	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.21	50	21	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.22	50	22	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.23	50	23	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.24	50	24	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.25	50	25	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.26	50	26	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.27	50	27	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,1	50	28,1	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,2	50	28,2	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,3	50	28,3	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,4	50	28,4	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,5	50	28,5	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,6	50	28,6	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio

50.28,7	50	28,7	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,8	50	28,8	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,9	50	28,9	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,10	50	28,1	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,11	50	28,11	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,12	50	28,12	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,13	50	28,13	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,14	50	28,14	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,15	50	28,15	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,16	50	28,16	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,17	50	28,17	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,18	50	28,18	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,19	50	28,19	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,20	50	28,2	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,21	50	28,21	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.28,22	50	28,22	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.29	50	29	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
50.30	50	30	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
51.1	51	1	Provincia di Modena

51.2	51	2	Provincia di Modena
51.3	51	3	Provincia di Modena
51.4	51	4	Provincia di Modena
51.5,1	51	5,1	Provincia di Modena
51.5,2	51	5,2	Provincia di Modena
51.6	51	6	Provincia di Modena
51.7	51	7	Provincia di Modena
51.8	51	8	Provincia di Modena
51.9	51	9	Provincia di Modena
51.10	51	10	Provincia di Modena
51.11	51	11	Provincia di Modena
52.1	52	1	Provincia di Reggio Emilia
52.2	52	2	Provincia di Reggio Emilia
52.3	52	3	Provincia di Reggio Emilia
53.1	53	1	Comune di Luzzara
54.1	54	1	Comune di Brescello
55.1	55	1	Comune di Rolo
55.2	55	2	Comune di Rolo
56.1	56	1	Comune di Reggiolo
56.1,1	56	1,1	Comune di Reggiolo
56.1,2	56	1,2	Comune di Reggiolo
56.1,3	56	1,3	Comune di Reggiolo
56.1,4	56	1,4	Comune di Reggiolo
56.1,5	56	1,5	Comune di Reggiolo
56.1,6	56	1,6	Comune di Reggiolo
56.2	56	2	Comune di Reggiolo
56.3	56	3	Comune di Reggiolo
56.4	56	4	Comune di Reggiolo
.ALL1		ALL	AUSL e ARPA di Reggio Emilia
.ALL2		ALL	Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara

2. SCHEDE CONTENENTI I PARERI EMERSI DALLA CDS PRELIMINARE

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
1.1	Idraulica	Autorità di Bacino del Fiume Po	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'Autorità di Bacino del Fiume Po con nota del 26.01.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0022480 del 27/01/2011, ha comunicato che l'espressione del parere di compatibilità con la pianificazione di bacino vigente degli attraversamenti dei corsi d'acqua previsti nel progetto rientra tra le competenze dell'Autorità idraulica (Regione o A.I.Po in base alle disposizioni di cui l R.D. n° 523/1904 e ss.mm. e ii.), ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 38 delle NA del PAI e del punto 1.3 della Direttiva contenente i "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche ed interesse pubblico all'interno delle Fasce A e B" aggiornata con deliberazione del Comitato Istituzionale n° 10/2006.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende pertanto atto di quanto comunicato dall'Autorità di Bacino, evidenziando che conseguentemente verranno prese in considerazione le indicazioni fornite dalla Autorità idraulica competente.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si prende atto della risposta di merito del Presidente della CDS Preliminare e si conferma che tutti gli attraversamenti sono stati verificati secondo le indicazioni fornite dalle Autorità idrauliche competenti.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
2.1	Idraulica	Autorità di Bacino del Reno	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'Autorità di Bacino del Reno con nota del 11.05.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0121649 del 16/05/2011, ha comunicato che le competenze della stessa Autorità sono limitate agli attraversamenti dello Scolmatore di Reno; tuttavia, poiché gli stessi attraversamenti sostituiscono ponti esistenti, si rimanda la verifica di coerenza con la pianificazione di bacino al Servizio Tecnico Bacino Reno competente al rilascio dei pareri idraulici.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia pertanto che si provvederà in tal senso nella successiva fase progettuale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Servizio Tecnico di Bacino del Fiume Reno è stato coinvolto durante la fase di PD e la soluzione definita per l'attraversamento sullo Scolmatore di Reno è stata concordata congiuntamente durante gli incontri tecnici avuti presso il Servizio alla compresenza della Regione.</p> <p>Sono stati svolti i seguenti incontri in cui sono state affrontate varie tematiche progettuali idrauliche e tecnico-costruttive dalle quali è emersa la soluzione proposta nel PD.</p> <p>20/12/2011 – incontro tecnico presso la sede territoriale dell'STB Reno a S. Agostino.</p> <p>E' stata analizzata la soluzione progettuale prevista nel preliminare e la bozza prevista in progettazione definitiva; sono stati trattati i principali temi idraulici sia relativi alle analisi di approfondimento sia relative alle soluzioni tecniche di superamento del canale nonché di protezione dell'alveo.</p> <p>30/01/2012 – incontro tecnico presso la sede dell'STB Reno a Bologna.</p> <p>Durante l'incontro è stata sottoposta la soluzione tecnica del ponte previsto in fase di progettazione definitiva che prevedeva la realizzazione di un ponte a 5 campate di luci 43, 57, 70, 57, 43 m con spalle esterne ai corpi arginali, pila sul petto interno dell'argine destro e sinistro e pile sulle banche interne destra e sinistra. La soluzione prevedeva inoltre il ringrosso arginale con rialzo della quota di coronamento, prevedeva il rivestimento dell'intera sezione idraulica con protezione in massi intasati di calcestruzzo e prevedeva infine la realizzazione di diaframmi strutturali nel petto interno dell'argine funzionali alla costruzione delle pile nel corpo arginale. Oltre ciò erano previsti i raccordi delle piste arginali con le viabilità interne ed esterne all'argine al fine di consentire il passaggio dei mezzi operativi di servizio e manutenzione.</p> <p>30/03/2012 – incontro tecnico presso la sede dell'STB Reno a Bologna.</p> <p>Durante l'incontro è stata analizzata la soluzione tecnica sviluppata a valle delle richieste presentate dal Servizio e ad esso trasmessa per esame preventivo. La soluzione consiste in un ponte di 240 m a 3 luci di lunghezza 80, 80, 80 m con spalle esterne ai corpi arginali, e due pile in alveo rispettivamente sulla banca destra e sinistra. La soluzione prevedeva il rivestimento dell'intera sezione idraulica con protezione in massi senza intasamento di calcestruzzo estesa a tutto l'alveo bagnato, al coronamento arginale ed ai primi 3 m del petto arginale esterno; inoltre prevedeva, per le pile in alveo, l'approfondimento della fondazione fino a -6 m rispetto al fondo alveo per contenere le possibili erosioni del fondo e prevedeva infine i raccordi delle piste arginali con le viabilità interne ed esterne</p>				

all'argine al fine di consentire il passaggio dei mezzi operativi di servizio e manutenzione.

All'ultimo incontro i responsabili del STB Reno hanno manifestato la approvazione della soluzione presentata che è risultata di gradimento del Servizio. I tecnici hanno inoltre precisato che dal punto di vista idraulico la mantellata in massi ha la funzione di stabilizzare il fondo alveo, per altro soggetto a deflussi di portata regolata e pertanto, tale opera esclude potenziali erosioni del fondo alveo e pertanto non viene ritenuta necessaria la realizzazione di fondazioni molto profonde per le pile in alveo. Si concorda pertanto si realizzare pile a fondazione tradizionale con plinto su pali; l'estradosso superiore del plinto dovrà essere posto al di sotto della protezione in massi. Il servizio precisa inoltre che la progettazione sia del ponte sia delle opere di protezione idraulica dovrà essere sviluppata sulla sezione di progetto del ponte che verrà fornita dallo stesso Servizio; da tale sezione emergerà la necessità di provvedere, prima dell'esecuzione degli interventi di progetto, alla rimozione del materiale limoso sedimentato riportando la sezione attuale a quella di progetto.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A44_AWS18_0_WW_RI_01_A PD_0_A44_AWS18_0_WW_PZ_01_A PD_0_A44_AWS18_0_WW_PZ_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
3.1	Interconnessione A13	Autostrade per l'Italia S.p.A.	-	--
<u>WBS coinvolte</u>	102			
<u>Testo del Parere:</u> Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota acquisita al protocollo regionale con PG.2011.0122136 del 17/05/2011 comunica l'impossibilità a partecipare alla presente seduta della Conferenza dei Servizi evidenziando che sarà tuttavia fatto pervenire un proprio parere non appena terminata l'istruttoria tecnica degli elaborati progettuali.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> Il Presidente prende atto di quanto comunicato da Autostrade per l'Italia S.p.A. evidenziando che concludendosi oggi l'istruttoria all'interno della Conferenza dei Servizi indetta con decreto del Presidente della Regione n.288 del 29/12/2010, i rilievi che eventualmente perverranno successivamente alla data odierna saranno, previa loro valutazione, presi in considerazione quali indicazioni da fornire al concessionario per la predisposizione del progetto definitivo.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> Autostrade per l'Italia S.p.a. ha fatto pervenire successivamente alla chiusura della Conferenza di Servizi Preliminare le proprie note ed osservazioni. Tale documento è stato protocollato dalla Regione Emilia Romagna in data 23/08/2011 con PG. 2011.0204280. Come richiesto dal Presidente della Conferenza tali rilievi sono stati recepiti nel Progetto Definitivo, dopo opportune discussioni e confronti svolti in appositi tavoli tecnici convocati dal Concedente. La nota riguardava principalmente l'interconnessione tra Cispadana e A13, tale interconnessione è stata rivista nel Progetto Definitivo, si rimanda agli elaborati di Progetto Definitivo e di raffronto tra Progetto Preliminare e Definitivo per una esaustiva descrizione della soluzione adottata.				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_I02_IRA00_0_SD_PP_01_A PD_0_I02_IRA00_0_SD_PP_02_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Emilio Salsi			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
4.1	-	Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco - Direzione Regionale VVFF Emilia Romagna	-	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco - Direzione Regionale VVFF Emilia Romagna con nota del 03.02.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0034404 del 08/01/2011, ha rappresentato che svolgerà esclusivamente attività di coordinamento tra i Comandi dei Vigili del Fuoco interessati dall'opera, demandando ai Comandi territorialmente competenti i pareri in materia di sicurezza antincendio e di gestione dell'emergenza sia per la fase di esercizio che per quella di cantierizzazione.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto di quanto comunicato.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi "Risposta del Presidente della CdS Preliminare.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	--			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
5.1	Antincendio	Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Ferrara	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Corpo Provinciale dei Vigili del fuoco di Ferrara con nota del 27.01.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0023677 del 27/01/2011, ha rappresentato che, per quanto di competenza in materia di prevenzione incendi, non ha ravvisato soluzioni progettuali in contrasto con la normativa vigente. Pertanto, ha espresso parere favorevole al progetto dell'opera, subordinandolo alle seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le interferenze con infrastrutture soggette al controllo dei Vigili del Fuoco dovranno essere progettate e realizzate in conformità ai regolamenti e/o i criteri generali di prevenzione incendi previa acquisizione del parere di competenza dei Comandi Provinciali VVF da richiedere in conformità a quanto dettato dal D.P.R. 37/98 e dal D.M. 04/05/1998; - per gli impianti stradali di distribuzione carburanti dovrà essere avviata la procedura ai sensi del D.P.R. 37/98 finalizzata all'ottenimento del parere di competenza e dovrà essere previsto per le aree di servizio un congruo numero di idranti antincendio a protezione delle stesse; - in corrispondenza dei caselli autostradali, dovranno essere previsti idranti antincendio a protezione delle aree prossime alle barriere. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0023677 del 27/01/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p>Relazione di ottemperanza:</p> <p>La risoluzione delle interferenze tra tracciato stradale e infrastrutture impiantistiche soggette al controllo dei Vigili del Fuoco, quali ad esempio metanodotti e oleodotti, saranno progettate e realizzate in conformità ai vigenti regolamenti di prevenzione incendi e per tali interferenze saranno acquisiti, su richiesta dei titolari delle attività, i pareri di competenza dei Comandi Provinciali VVF.</p> <p>Tra le ulteriori attività soggette al controllo dei VVF, sarà presente : Attività n. 49 cat B: Gruppi per la produzione di energia elettrica sussidiaria con motori endotermici. In ogni edificio di esazione (totale n. 6), in apposito locale compartimentato REI120, è installato un Gruppo elettrogeno di potenza 400 kVA con serbatoio esterno, per l'alimentazione di emergenza degli impianti di stazione e autostradali. Le strutture e gli impianti dell'attività sono state progettate in conformità alla normativa e ai decreti di prevenzione incendi vigenti e verrà richiesto parere di competenza al Comando Provinciale VVF competente.</p> <p>Nell'ambito di questo progetto, gli unici impianti previsti all'interno delle aree di servizio sono l'illuminazione e l'antinebbia delle corsie di accelerazione e decelerazione e la rete di comunicazione wireless. Gli impianti antincendio connessi agli impianti di distribuzione del carburante saranno di pertinenza delle aree di servizio, la cui progettazione esula dal presente Progetto Definitivo.</p>				

In corrispondenza di ogni casello autostradale, precisamente all'ingresso e uscita delle piste di esazione, sono stati previsti 2+2 idranti a colonna soprassuolo 2xUNI70 conformi alla norma UNI 9485, completi di tubazione flessibile lunghezza 50 mt. e lancia di erogazione, contenute in cassetta con portello a norma UNI EN 671-2 (portata = 300 l/1').

Riferimento elaborati del PD

4234_PD_0_A00_AII00_0_IE_RH_01_A
4270_PD_0_S01_SII00_0_IE_PI_01_A
4289_PD_0_S02_SII00_0_IE_PI_01_A
4308_PD_0_S03_SII00_0_IE_PI_01_A
4328_PD_0_S04_SII00_0_IE_PI_01_A
4347_PD_0_S05_SII00_0_IE_PI_01_A
4366_PD_0_S06_SII00_0_IE_PI_01_A

4279_PD_0_S01_SII00_0_IE_PD_03_A
4298_PD_0_S02_SII00_0_IE_PD_03_A
4317_PD_0_S03_SII00_0_IE_PD_03_A
4337_PD_0_S04_SII00_0_IE_PD_03_A
4356_PD_0_S05_SII00_0_IE_PD_03_A
4376_PD_0_S06_SII00_0_IE_PD_03_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
6.1	-	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	-	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato riscontro all'invito alla Conferenza dei servizi con nota del 04.05.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0118530 del 12/05/2011, con la quale ha comunicato, per conoscenza, la struttura che per competenza fornirà eventuali indicazioni sul progetto dell'autostrada.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che non risulta pervenuto il parere definitivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi "Risposta del Presidente della CdS Preliminare."</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	ARC S.P.A.			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
7.1	Bonifica da ordigni residuati bellici	Ministero della Difesa	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comando Logistico dell'Esercito del Ministero della Difesa ha dato riscontro all'invito alla Conferenza dei Servizi con nota del 20.01.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0024558 del 28/01/2011, con la quale ha comunicato, per conoscenza, l'invito al Comando Militare Esercito "Emilia-Romagna" a porre in essere ogni iniziativa finalizzata all'acquisizione della documentazione progettuale ed al conseguente avvio dell'esame, da parte degli organi tecnici militari, per il rilascio del previsto nulla osta ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 334 del D.Lgs. 15/05/2010, n° 66 (ex art. 17 della Legge 24/12/1976, n° 898, abrogata in data 09/10/2010).</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che non risulta pervenuto il parere definitivo del Ministero della Difesa.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si prende atto della risposta di merito del Presidente della CDS Preliminare e si conferma che ad oggi non sono pervenute disposizioni da parte degli organi del Comando Militare Esercito "Emilia-Romagna". Gli elaborati di progetto afferenti sono stati elaborati in conformità alla normativa di riferimento ed alle prescrizioni emanate dal Ministero della Difesa e dalla direzione del Genio Militare competente ed il Capitolato B.C.M. Ed. 1984.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		3569_PD_0_A00_ABO00_0_BO_RT_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Carlo Barbagallo Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
8.1	Interferenze	AS RETIGAS S.R.L.	MO	Vari
<u>WBS coinvolte</u>	WBS che interessano i comuni della Provincia di Modena (MO)			
<u>Testo del Parere:</u> Come evidenziato da AIMAG S.p.A., con la nota del 22.04.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0110017 del 03/05/2011, AS RETIGAS S.R.L. ha demandato alla stessa AIMAG ogni competenza tecnica relativa alle reti ed impianti in gestione nei Comuni di Novi, Concordia, Mirandola, Medolla e San Felice.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> Il Presidente evidenzia che non è pervenuta alcuna comunicazione da parte di AS RETI GAS S.R.L. a conferma di quanto comunicato da AIMAG S.p.A. Si assumono per la Conferenza dei Servizi preliminare le osservazioni e indicazioni fornite da AIMAG S.p.A.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> Il Concessionario ha preso atto della volontà dell'ente e, come richiesto, ha trattato le sue possibili interferenze direttamente con AIMAG S.p.A. Per maggiori dettagli in merito, si veda relazione di ottemperanza 9.1 di Aimag S.r.l.				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione; da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_04_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_19_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 4 a tav. 19; PD_0_000_0XG00_0_XX_PZ_04_A: Schede AIMAG - RETE GASDOTTO		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio De Fazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
9.1	Interferenze	AIMAG S.p.A.	MO	Vari
<u>WBS coinvolte</u>	WBS che interessano i comuni della Provincia di Modena (MO)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>AIMAG S.p.A. ha trasmesso la nota del 22/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0110017 del 03/05/2011 con la quale ha precisato che le indicazioni fornite sono espresse congiuntamente ad AS Reti gas s.r.l. (che ha demandato ad AIMAG ogni competenza tecnica relativa alle reti ed impianti in gestione nei Comuni di Novi, Concordia, Mirandola, Medolla e San Felice). AIMAG S.p.A. ha stimato il numero di interferenze per la rete idrica di distribuzione e con le reti fognarie, sia a gravità che in pressione, evidenziando che le interferenze sono sia del tipo "attraversamenti" sia del tipo "parallelismi" e che nella maggior parte dei casi sarà necessario prevedere il totale rifacimento delle condotte interessate dall'infrastruttura viaria. Inoltre ha fornito indicazioni tecniche generali per la risoluzione delle interferenze specificando altresì che la progettazione delle opere dovrà includere le infrastrutture relative al ciclo idrico integrato previste nel Piano d'Ambito ATO-4 Modena o comunque le necessarie predisposizioni per la loro futura realizzazione. AIMAG ha segnalato che gli impianti di depurazione comunali in gestione non sono in grado di ricevere le acque meteoriche contaminate (prima pioggia) provenienti dalle aree impermeabili in progetto (sedi stradali, aree di sosta ecc.) e in ogni caso per l'allacciamento di nuovi scarichi fognari si dovrà valutare preventivamente la capacità residua dell'impianto fognario e depurativo interessato. AIMAG S.p.A. anche per la fase esecutiva dei lavori delle nuove infrastrutture ha fornito indicazioni per salvaguardare le condotte interferite il cui adeguamento dovrà avvenire necessariamente prima della realizzazione delle opere stradali. Infine ha specificato che le procedure per eventuali imposizioni di servitù coattiva e/o espropri rimarranno a carico del concessionario.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0110017 del 03/05/2011, allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene, allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali - nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia - ad eccezione di quella relativa al Piano ATO- 4 Modena. A tal fine precisa che, nell'ambito del progetto di costruzione dell'Autostrada e delle opere connesse, verranno risolte le interferenze con gli impianti esistenti di AIMAG, e che le predisposizioni richieste per la realizzazione degli impianti, ancora solo programmati, interferenti con le opere oggetto di concessione, potranno essere realizzate con oneri a carico degli enti interessati.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Per l'individuazione delle interferenze è stata utilizzata la cartografia fornita dall'Ente.</p> <p>AIMAG specifica che la posizione delle reti è da ritenersi approssimativa.</p> <p>Il censimento ha portato all'individuazione di n. 108 interferenze, delle quali n. 20 stralciate in seguito alle variazioni dei tracciati stradali, suddivise in:</p> <ul style="list-style-type: none"> n. 35 interferenze con la rete gasdotto (di cui stralciate n. 7); n. 50 interferenze con la rete acquedotto (di cui stralciate n. 9); n. 15 interferenze con rete fognatura (di cui stralciate n. 2); n. 8 interferenze con rete illuminazione pubblica (di cui stralciate n. 2); <p>Al termine del censimento si sono svolti presso la sede AIMAG di Mirandola (MO), diversi incontri tra i</p>				

tecnici rappresentanti il Concessionario e i responsabili della Direzione Servizio Idrico Integrato e dell'Esercizio Reti dell'ente gestore, per discutere degli aspetti tecnici e per concordare l'iter procedurale per la risoluzione delle interferenze nonché le modalità per la definizione della Convenzione.

In seguito agli incontri sono stati inviati ad AIMAG la richiesta di preventivazione e le schede di censimento delle interferenze nonché le planimetrie generali. Le schede consegnate sono state sempre integrate con i tracciati stradali aggiornati.

Il Concessionario esprime parere favorevole alla progettazione dei nuovi impianti coerentemente alle infrastrutture delle opere relative al ciclo idrico integrato previste dal Piano d'Ambito ATO-4 Modena o comunque la progettazione delle necessarie predisposizioni per la loro futura realizzazione.

Si precisa che non sono previsti apporti di acque di prima pioggia al sistema fognario. Sarà valutata preliminarmente la capacità residua dell'impianto fognario e depurativo interessato prima di eventuali richieste di allacciamento fognario dei locali ad uso dell'Autostrada.

Il Concessionario rimanda a future sedi congiunte la discussione in merito a : stesura della convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione; da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_04_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_19_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 4 a tav. 19; PD_0_000_0XG00_0_XX_PZ_04_A: Schede AIMAG - RETE GASDOTTO; PD_0_000_0XA00_0_XX_PZ_02_A: Schede AIMAG - RETE ACQUEDOTTO; PD_0_000_0XF00_0_XX_PZ_02_A: Schede AIMAG - RETE FOGNATURA; PD_0_000_0XP00_0_XX_PZ_01_A: Schede AIMAG - ILLUMINAZIONE PUBBLICA.</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Antonio De Fazio</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
10.1	Interferenze	ENEL Distribuzione S.p.A.	Varie	Vari
<u>WBS coinvolte</u>	WBS dell'intero tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>ENEL Distribuzione S.p.A. (Divisione Infrastrutture e Reti) ha fornito, con nota del 22/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0103938 del 27/04/2011, il nulla osta di massima all'opera trasmettendo l'elenco delle interferenze tra gli interventi in progetto e la rete elettrica di competenza. E' stato altresì evidenziato che i progetti di risoluzione delle interferenze con gli impianti in gestione, necessitanti sia di specifica autorizzazione, sia di dichiarazione di pubblica utilità, è opportuno che siano ricompresi nella conferenza dei servizi nella quale sarà autorizzata l'opera e che per essi dovranno essere attivate le relative procedure espropriative; ciò consentirà di contenere i tempi per i suddetti adempimenti amministrativi e di non condizionare il crono programma di realizzazione delle opere. Nella successiva fase progettuale definitiva dovranno essere definiti, in accordo con le unità tecniche di ENEL, i progetti di risoluzione delle interferenze.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0103938 del 27/04/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' stata eseguita una campagna di rilievi topografici che, con l'ausilio di strumentazione Gps ha comportato il rilievo di tutte le interferenze ENEL visibili lungo il tracciato di progetto. Per le interferenze interrate è stata utilizzata la cartografia in formato digitale geo-referenziata fornita dall'Ente.</p> <p>Il censimento ha portato all'individuazione di n. 248 interferenze di cui risulta necessario eseguire il progetto di deviazione. A tal proposito, al termine del censimento, si sono svolti gli incontri con responsabili tecnici ENEL: della sede di Mirandola (MO), della sede di Guastalla (RE), e della sede di Ferrara. In tali sedi sono state confrontate le interferenze censite dal Concessionario con quelle riportate del sistema cartografico digitale ad uso dell'ente, al fine di individuare in modo univoco e capillare l'elenco delle richieste di risoluzione da presentare. Lo stesso elenco è stato successivamente presentato all'ente, assieme alle schede del censimento complete ed aggiornate.</p> <p>Data la mole considerevole degli impianti interferiti, non è stato possibile, in questa fase progettuale, condividere tra il Concessionario e l'Ente alcun progetto di risoluzione.</p> <p>Il Concessionario rinvia ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione</p>		

	<p>da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_01_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_60_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 1 a tav. 60;</p> <p>PD_0_000_0XN00_0_XX_PZ_01_A: Schede ENEL MT aerea 1/2;</p> <p>PD_0_000_0XN00_0_XX_PZ_02_A: Schede ENEL MT aerea 2/2;</p> <p>PD_0_000_0XB00_0_XX_PZ_01_A: Schede ENEL BT aerea 1/2;</p> <p>PD_0_000_0XB00_0_XX_PZ_02_A: Schede ENEL BT aerea 2/2;</p> <p>PD_0_000_0XM00_0_XX_PZ_01_A: Schede ENEL MT interrata;</p> <p>PD_0_000_0XC00_0_XX_PZ_01_A: Schede ENEL BT interrata;</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
11.1	Interferenze	Delta Web	FE	Vari
<u>WBS coinvolte</u>		-		
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Delta Web ha trasmesso la nota del 18/01/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0021742 del 26/01/2011 con allegata specifica planimetria della propria rete per consentire l'individuazione delle interferenze con le opere in progetto. Delta Web ha fornito alcune indicazioni da adottare per la risoluzione delle interferenze al fine di garantire l'integrità delle reti in fibra ottica esistenti, sia nel caso di attraversamenti della nuova sede viaria, sia nel caso di parallelismi interni alla stessa nuova sede viaria.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi riportati nella predetta nota P.G.2011.0021742 del 26/01/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Le reti dati interferenti individuate risultano in condivisione con Lepida S.p.A.</p> <p>E' stata eseguita, congiuntamente ai tecnici, una campagna di rilievi topografici che, con l'ausilio di strumentazione Gps ha comportato il rilievo delle interferenze DeltaWeb-Lepida lungo il tracciato di progetto.</p> <p>Il censimento ha portato all'individuazione di n. 3 interferenze di proprietà dell'Ente.</p> <p>La manutenzione ordinaria e straordinaria delle reti condivise è di competenza di Delta Web, pertanto le modalità di risoluzione delle interferenze, la preventivazione ed eventuali convenzioni dovranno essere concordate con lo stesso Ente.</p> <p>Ai tecnici di Delta Web contattati è stata inviata la richiesta di preventivazione, unitamente alle schede di censimento delle interferenze. Le schede consegnate sono state sempre integrate con i tracciati stradali aggiornati.</p> <p>Il Concessionario rinvia ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_42_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 42;</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_43_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 43;</p> <p>PD_0_000_0XV00_0_XX_PZ_05_A: Schede DELTA WEB - RETE FIBRA OTTICA</p>		

<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
12.1	Idraulica	EmiliAmbiente S.p.A.	PR	Torrile
<u>WBS coinvolte</u>	WBS che interessano il comune di Torrile (PR)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>EmiliAmbiente S.p.A., in riscontro all'invito a partecipare alla Conferenza dei Servizi, ha trasmesso la nota del 13/01/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0011656 del 18/01/2011 - con la quale ha informato che il tratto di viabilità di adduzione al sistema autostradale cispadano insiste su tratti di tubazione di adduzione idrica e su condotta fognaria premente in gestione della stessa. EmiliAmbiente S.p.A. ha dato indicazione che le proprie reti debbano essere dotate, antecedentemente alle operazioni di accantieramento del tratto interferente, di idoneo controtubo d'acciaio di diametro da definirsi, rimanendo a disposizione per successivi incontri al fine di definire nella fase progettuale definitiva i dettagli attuativi degli interventi necessari.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0011656 del 18/01/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' stata eseguita una campagna di rilievi topografici che ha comportato il rilievo di tutte le interferenze EmiliAmbiente S.p.A. lungo il tracciato di progetto.</p> <p>Il censimento ha portato all'individuazione di <u>n. 2 interferenze, delle quali n. 2 stralciate in seguito alle variazioni dei tracciati stradali</u>, suddivise in:</p> <p>n. 1 interferenze con la rete gasdotto (di cui stralciate n. 1); n. 1 interferenze con la rete acquedotto (di cui stralciate n. 1);</p> <p>L'ente, pertanto, non risulta più interferente con il progetto dell'Autostrada Cispadana e sue viabilità di collegamento e adduzione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione;</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_54_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 54;</p> <p>PD_0_000_0XA00_0_XX_PZ_05_A: Schede EMILIAMBIENTE - RETE ACQUEDOTTO</p> <p>PD_0_000_0XF00_0_XX_PZ_04_A: Schede EMILIAMBIENTE - RETE FOGNATURA</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio De Fazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
13.1	Interferenze	HERA	FE	Vari
<u>WBS coinvolte</u>	WBS comprese nei Comuni della Provincia di Ferrara			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>HERA ha trasmesso la nota del 08/02/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0040460 del 14/02/2011 con la quale ha espresso la necessità di un approfondimento specifico in merito alle interferenze con le reti idriche e fognarie da essa gestite. Inoltre, ha evidenziato che, in aggiunta all'adeguamento delle interferenze al nuovo assetto del territorio, determinato dall'opera in progetto, risulta importante conoscere nella successiva fase progettuale quali potrebbero essere le necessità delle strutture logistiche (aree di servizio, caselli depositi etc.) per quanto riguarda la fornitura di acqua potabile e, nei casi dove è presente la rete fognaria pubblica, le portate medie di acque nere da trattare.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0040460 del 14/02/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' stata eseguita una campagna di rilievi topografici che, con l'ausilio di strumentazione Gps ha comportato il rilievo di tutte le interferenze HERA visibili lungo il tracciato di progetto. Per le interferenze interrato è stata utilizzata la cartografia in formato .dwg fornita dall'Ente.</p> <p>Il censimento ha portato all'individuazione di n. 81 interferenze, delle quali n. 13 stralciate in seguito alle variazioni dei tracciati stradali, suddivise in:</p> <ul style="list-style-type: none"> n. 2 interferenze con la rete gasdotto (di cui stralciate n. 0); n. 68 interferenze con la rete acquedotto (di cui stralciate n. 12); n. 11 interferenze con rete fognatura (di cui stralciate n. 1); <p>Al termine del censimento si sono svolti presso la sede HERA di Cassana (FE) diversi incontri tra i responsabili dell'Ente Gestore e i tecnici incaricati dal Concessionario, atti a definire gli aspetti tecnici di risoluzione delle interferenze nonché le modalità di definizione della futura Convenzione.</p> <p>In seguito all'incontro sono stati inviati ad HERA la richiesta di preventivazione, unitamente alle schede di censimento delle interferenze ed alle planimetrie generali aggiornate con i tracciati del Progetto Definitivo.</p> <p>Il Concessionario specifica che il Progetto Definitivo prevede la sola progettazione delle aree di servizio come piazzali finiti ad esclusione dell'ultimo strato bitumato e della predisposizione impiantistica. Sarà il futuro appalto in concessione a definire nei dettagli gli aspetti costruttivi e i fabbisogni idrici nonché gli apporti di acque nere di tali aree. Si rimanda alla successiva fase progettuale l'eventuale comunicazione sui fabbisogni idrici e/o eventuali apporti acque nere dei fabbricati ad uso dell'Autostrada.</p> <p>Si precisa inoltre che non verranno convogliate acque di prima pioggia all'interno delle fognature di</p>				

proprietà dei comuni e/o degli enti gestori.

Il Concessionario rinvia ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione; da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_26_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_52_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 26 a tav. 52; PD_0_000_0XG00_0_XX_PZ_03_A: Schede HERA - RETE GASDOTTO PD_0_000_0XA00_0_XX_PZ_01_A: Schede HERA - RETE ACQUEDOTTO PD_0_000_0XF00_0_XX_PZ_01_A: Schede HERA - RETE FOGNATURA</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Antonio De Fazio</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
14.1	Interferenze	Lepida S.p.A.	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Lepida S.p.A., in riscontro all'invito a partecipare alla Conferenza dei Servizi, ha comunicato con nota in data 11.04.2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0090591 dell'11/04/2011 le interferenze con la rete gestita la cui risoluzione dovrà essere effettuata nella successiva fase progettuale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia pertanto che si provvederà in tal senso nella successiva fase progettuale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' stata eseguita, congiuntamente ai tecnici di Lepida, una campagna di rilievi topografici che, con l'ausilio di strumentazione Gps ha comportato il rilievo di tutte le interferenze Lepida lungo il tracciato di progetto.</p> <p>Il censimento ha portato all'individuazione di n. 13 interferenze.</p> <p>Al termine del censimento si è svolto l'incontro con il tecnico del settore Progettazione e Sviluppo Reti di Lepida s.p.a. di Bologna. Durante l'incontro sono state confrontate le interferenze censite con quelle del sistema cartografico di Lepida.</p> <p>Lepida evidenzia che le reti dati interferenti individuate risultano in condivisione con altre società quali Modena NETwork/Acantho e Delta Web S.p.A. La manutenzione ordinaria e straordinaria delle reti condivise è di competenza di Acantho e di Delta Web, pertanto le modalità di risoluzione delle interferenze, la preventivazione ed eventuali convenzioni dovranno essere concordate con i suddetti Enti.</p> <p>A seguito dell'incontro è stata inviata a Lepida la richiesta di avvio procedimento e preventivazione, unitamente alle schede di censimento delle interferenze. Le schede consegnate sono state sempre integrate con i tracciati stradali aggiornati.</p> <p>Il Concessionario rinvia ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione;</p> <p>da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_07_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_09_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 7 a tav. 9;</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_12_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 12;</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_19_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 19;</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_21_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 21;</p>		

	<p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_42_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 42;</p> <p>PD_0_000_0X000_0_XX_P2_43_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., tav. 43;</p> <p>PD_0_000_0XV00_0_XX_PZ_03_A: Schede LEPIDA - RETE FIBRA OTTICA</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
15.1	Progettazione stradale	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	IVI01-IVI02-AVI01-AVI03-IST04			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha espresso con la nota del 01/02/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0036621 del 09/02/2011 - parere di massima favorevole. R.F.I. ha precisato che la progettazione dei manufatti dovrà essere redatta nel rispetto di quanto previsto nel D.M. 14/01/2008 e di tutte le Istruzioni Tecniche di FS vigenti; ha inoltre fornito indicazioni sui franchi minimi da tenere nei cavalcaferrovia tra il piano del ferro e l'intradosso dell'impalcato e per i sottovia i franchi minimi tra piano del ferro e l'estradosso della soletta superiore al finito. Inoltre, ha evidenziato che, relativamente alle interferenze, l'autorizzazione per l'esecuzione è subordinata all'approvazione della progettazione esecutiva ed alla stipula dell'Atto disciplinante l'attraversamento e ha rammentato che per tutte le altre opere, se pur non interferenti ma ricadenti all'interno della fascia di rispetto ferroviaria, dovrà essere presentata specifica richiesta di deroga ai sensi dell'art. 60 del D.P.R. 753/80.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0036621 del 09/02/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Come richiesto in sede di Conferenza di Servizi preliminare, la progettazione è stata condotta sulla base della normativa vigente, con particolare riferimento all'ultima versione dell'istruzione Tecnica 44/A (Criteri per la compilazione e l'esame dei progetti di cavalcavia sulla sede ferroviaria, ed. 22.12.2011), ed acquisito il parere del settore tecnico RFI del Compartimento di Bologna.</p> <p>Si forniscono le seguenti verifiche progettuali sui franchi altimetrici:</p> <p>Linea FS Verona-Modena</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viadotto IVI01 : interconnessione A22-viadotto rampa nord- est: franco minimo : 7.58 m • Viadotto IVI02 : interconnessione A22-viadotto rampa est-sud : franco minimo : 10.92 m • Viadotto AVI01 :viadotto autostradale su linea FS : franco minimo : 7.52 m <p>Linea FS Bologna-Padova</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viadotto AVI03 :viadotto autostradale su linea FS : franco minimo : 7.54 m • Adeguamento Sottopasso rampa est-nord IST04: franco minimo 6.92 m. <p>La progettazione esecutiva dell'opera entro la fascia di rispetto ferroviaria sarà inoltrata ad RFI per approvazione e specifica richiesta di deroga.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_00000_0_GE_KT_01 PD_0_101_IVI01_0_OM_PP_01 PD_0_101_IVI02_0_OM_PP_01		

	PD_0_A20_AVI01_0_OM_PZ_03 PD_0_A54_AVI04_0_OM_PZ_01 PD_0_I02_IST04_0_OM_PP_02
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini, ing. Antonello Mezzaluna

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
16.1	Linee elettriche A.T.	TERNA S.p.A.	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>TERNA S.p.A. ha indicato con nota del 18/02/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0052638 del 28/02/2011, le interferenze del tracciato dell'autostrada con alcune linee elettriche ad alta tensione in gestione. Ha evidenziato che nel progetto definitivo dovranno essere effettuati specifici approfondimenti progettuali per ciascuna interferenza e che, per la valutazione di compatibilità tra il futuro collegamento autostradale e gli elettrodotti, dovrà essere fornita idonea cartografia composta da elaborati altimetrici e planimetrici di dettaglio riferiti ad un caposaldo della/e campata/e interessata/e. TERNA S.p.A. ha segnalato inoltre che, qualora si rendesse necessaria l'esecuzione di lavori di modifica degli attraversamenti individuati nella comunicazione sopra menzionata, occorre che sia considerato un periodo di circa 40 mesi al netto delle autorizzazioni.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0052638 del 28/02/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente evidenzia inoltre che essendo il tempo di esecuzione dei lavori delle opere oggetto di concessione previsto in 44 mesi decorrenti dalla data di approvazione del progetto esecutivo, l'esecuzione di lavori di modifica degli attraversamenti individuati da TERNA dovrà conseguentemente rendersi compatibile con tali tempi di esecuzione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' stata eseguita una campagna di rilievi topografici che, con l'ausilio di strumentazione Gps ha comportato il rilievo di tutte le interferenze TERNA visibili lungo il tracciato di progetto.</p> <p>Al termine del censimento si sono svolti diversi incontri tra i tecnici rappresentanti del Concessionario e i responsabili di TERNA, presso la sede di Castenaso (BO). Durante gli incontri sono state confrontate le inferenze censite con quelle rilevate da TERNA sulla base del Progetto Preliminare e successivamente sul progetto definitivo. Sono state fornite tutte le indicazioni richieste da Terna per la determinazione delle distanze verticali di rispetto dei conduttori dal piano stradale e delle distanze orizzontali di rispetto per i sostegni. E' stato poi concordato l'iter procedurale per la risoluzione delle interferenze ed affrontate le tematiche relative alla definizione della Convenzione.</p> <p>Successivamente agli incontri è stata inviata a TERNA la richiesta di preventivazione unitamente alle schede di censimento delle interferenze. Le schede consegnate sono state integrate dal Concessionario con il tracciato aggiornato e, come richiesto da TERNA, con le distanze dei sostegni dal tracciato ed il n° del sostegno.</p> <p>In data 24/04/2012 Terna ha trasmesso al Concessionario la lettera di risposta con l'esame delle interferenze, l'individuazione delle situazioni non conformi alle normative ed una parametrizzazione dei costi di risoluzione in funzione della tensione di linea.</p> <p>Il Concessionario rinvia ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree</p>				

interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione;
 da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_01_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_60_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 1 a tav. 60;
 PD_0_000_0XE00_0_XX_PZ_01_A: Schede TERNA – RETE ELETTRICA AEREA DI ALTA TENSIONE

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
17.1	Interferenze	SorgeAqua S.r.l.	MO	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>SorgeAqua S.r.l., gestore del servizio idrico integrato nel Comune di Finale Emilia, ha trasmesso la nota del 31/03/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0089783 del 08/04/2011 - con la quale ha fornito indirizzi generali sulle interferenze dell'opera in progetto con condutture e impianti acquedottistici e fognari in gestione; nella stessa nota ha specificato che, per mezzo di contratto di servizio con AS RetiGas, distributore gas metano per il Comune di Finale Emilia, è titolata a rilasciare pareri anche per le interferenze con le condutture del gas.</p> <p>SorgeAqua S.r.l., ha segnalato la presenza di numerose interferenze con i servizi sopra descritti per le quali sarà necessario prevedere i necessari adeguamenti e ha evidenziato che tutte le spese di progettazione e realizzazione saranno a carico del realizzatore dell'opera.</p> <p>Ha chiesto, una volta individuato il tracciato definitivo dell'Autostrada e di tutta la viabilità di servizio, di progettare e realizzare direttamente tutti gli spostamenti e gli adeguamenti necessari alla risoluzione delle interferenze sulla base di un preventivo economico che dovrà essere preliminarmente condiviso; SorgeAqua S.r.l. ha riassunto infine alcuni aspetti di carattere tecnico per le fasi di progettazione, realizzazione e collaudo delle opere per la risoluzione di tutte le interferenze che verranno individuate.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0089783 del 08/04/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>In relazione alla richiesta di progettazione e realizzazione diretta degli spostamenti e degli adeguamenti necessari alla risoluzione delle interferenze, il Presidente evidenzia che la stessa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' stata eseguita, congiuntamente ai tecnici di SorgeAqua, una campagna di rilievi topografici che ha comportato il rilievo di tutte le interferenze lungo il tracciato di progetto. SorgeAqua specifica che la posizione delle reti rilevate in base alle indicazioni dei suoi tecnici è da ritenersi approssimativa.</p> <p>Il censimento ha portato all'individuazione di n. 31 interferenze, delle quali n. 6 stralciate in seguito alle variazioni dei tracciati stradali, suddivise in:</p> <ul style="list-style-type: none"> n. 9 interferenze con la rete gasdotto (di cui stralciate n. 2); n. 22 interferenze con la rete acquedotto (di cui stralciate n. 4); <p>Al termine del censimento si è svolto l'incontro con i tecnici responsabili della SorgeAqua di Finale Emilia (MO), per discutere degli aspetti tecnici e per concordare l'iter procedurale per la risoluzione delle interferenze e le modalità per la definizione della Convenzione.</p> <p>In seguito all'incontro è stata inviata la richiesta di preventivazione, unitamente alle schede di censimento delle interferenze ed alle planimetrie generali. Le schede consegnate sono state sempre integrate con i tracciati stradali aggiornati.</p> <p>SorgeAqua S.r.l. ha risposto in data 14/03/2012 con un preventivo di massima, ipotizzando nuovi</p>				

tracciati che devono essere condivisi con il Concessionario durante la prossima fase progettuale.

Il Concessionario rinvia ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione-database interferenze; da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_18_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_24_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 18 a tav. 24; PD_0_000_0XG00_0_XX_PZ_06_A: Schede SORGEAQUA - RETE GASDOTTO PD_0_000_0XA00_0_XX_PZ_04_A: Schede SORGEAQUA - RETE ACQUEDOTTO</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Antonio De Fazio</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
18.1	Interferenze	Snam Rete Gas S.p.A.	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Snam Rete Gas S.p.A. ha fornito, con nota del 08/02/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0038890 dell'11/02/2011, l'elenco dei metanodotti interferiti dalle opere in progetto. Con la suddetta nota ha evidenziato che per la manutenzione delle condotte i terreni attraversati sono gravati da regolari servitù di metanodotto e che è prescritto l'obbligo di mantenere, in funzione del tipo di condotta, una distanza minima per la realizzazione di nuove opere.</p> <p>Snam ha precisato che si rendono necessarie opere di varianti e/o di protezioni alle condotte che verranno realizzate a propria cura con addebito dei costi al concessionario; l'elaborazione progettuale per la definizione delle interferenze sarà approfondita a seguito dell'esatta individuazione delle opere dell'autostrada e di quelle ad essa connesse.</p> <p>A seguito di quanto emerso nel corso della seconda seduta della Conferenza dei Servizi svoltasi in data 04/04/2011, Snam Rete Gas ha espresso, con nota del 02/05/2011 - P.G.2011.0110027 del 03/05/2011, parere tecnico favorevole alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana subordinandolo tuttavia alla risoluzione delle interferenze tra l'infrastruttura e le proprie condotte.</p> <p>Snam ha fornito indicazioni di massima sui possibili costi e sulla tempistica necessaria ad eseguire i propri lavori e ha posto in evidenza una serie di condizioni per ottenere tempestivamente sia le aree di passaggio delle varianti, sia quelle indispensabili per l'esecuzione dei lavori che saranno individuate nella fase progettuale.</p> <p>Infine, ha evidenziato che ai fini della sicurezza, in prossimità delle fasce asservite e/o di rispetto dei gasdotti che trasportano gas ad alta pressione, nessun lavoro potrà essere intrapreso da chiunque senza preventiva autorizzazione di Snam Rete Gas S.p.A.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0038890 dell'11/02/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Facendo seguito a quanto comunicato da Snam Rete Gas S.p.A. con nota del 08/02/2011 acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0038890 dell'11/02/2011, guidati dai tecnici dell'Ente, è stata eseguita una campagna di rilievi topografici che, con l'ausilio di strumentazione Gps, ha consentito la rilevazione georeferenziata di tutte le interferenze lungo il tracciato di progetto.</p> <p>Tra il Concessionario e l'Ente si è instaurato un proficuo confronto, finalizzato alla riduzione degli impatti e dei conseguenti costi di risoluzione, il cui importo sommario era stato comunicato in sede di Cds Preliminare.</p> <p>Al termine del censimento congiunto si sono svolti, tra i tecnici incaricati dal Concessionario ed i tecnici Snam Rete Gas S.p.A. della sede di Bologna, alcuni incontri, durante i quali sono state discusse le problematiche tecniche relative alla risoluzione delle interferenze ed è stato concordato l'iter procedurale per la deviazione e preventivazione dei tracciati e per la definizione della futura Convenzione.</p>				

Durante tali incontri Il Concessionario ha consegnato all'Ente alcuni dossier riguardanti le interferenze censite durante i sopralluoghi effettuati. Tali consegne contemplavano sempre tracciati che di volta in volta venivano aggiornati con le modifiche concordate.

Delle interferenze individuate e concordate con i tecnici responsabili, alcune sono state stralciate grazie a fondamentali revisioni progettuali. Le infrastrutture in progetto impattavano infatti organi speciali della rete gas o si sovrapponevano per una eccessiva lunghezza alle tubazioni, rendendo il relativo spostamento o protezione eccessivamente oneroso.

Le modifiche progettuali atte a ridurre il numero di interferenze e/o il loro costo, hanno coinvolto alcune viabilità di adduzione e collegamento (wbs: DCS02, CCS08, DCS06), l'area di servizio di Poggio Renatico (wbs: AAS02), il parcheggio dello Svincolo di Poggio Renatico (wbs: SAT05) nonché l'asse autostradale tra la pk 56+950 a 59+000.

E' stata infine inviata a Snam Rete Gas S.p.A. la richiesta ufficiale di preventivazione per i previsti spostamenti individuati e successivamente ridotti di numero. L'Ente risponderà con un preventivo di massima, diviso per singoli interventi previsti.

Il Concessionario rinvia ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: Convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	<p>PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione-database interferenze;</p> <p>da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_01_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_60_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 1 a tav. 60;</p> <p>PD_0_000_0XG00_0_XX_PZ_01_A: Schede SNAM – RETE GASDOTTO</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
19.1	Idraulica	Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po (Mantova) con nota dell'11/02/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0042280 del 16/02/2011 - ha evidenziato che nel progetto definitivo dovranno essere studiate le interferenze della bretella di collegamento tra la S.P. 2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex S.S. 62 "Della Cisa" con la rete dei canali secondari di competenza sia del Consorzio che di privati. Inoltre, è stato segnalato allo stacco della S.P. 2 la presenza di un canale di scolo ("Gronda di Reggiolo") indispensabile per lo sgrondo del sistema fognario delle acque bianche di Reggiolo. Al fine di facilitare l'individuazione delle opere consortili ha trasmesso in allegato la cartografia della rete dei canali del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0042280 del 16/02/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:</p> <p>1) <u>CONSERVAZIONE/MANTENIMENTO DELLA MICROCIRCOLAZIONE DELLE ACQUE SIA IN TERMINI DISTRIBUTIVI (FUNZIONALI ALL'IRRIGAZIONE) CHE SCOLANTI</u></p> <p>Tutto il reticolo delle fitta rete di canali, fossi consortile e privati afferenti al rete gestita dal Consorzio di Bonifica Terre di Gonzaga è stato censito, rilevato topograficamente per quanto possibile e per quei corsi d'acqua che avessero una base maggiore di 1,50m, ed è stata altresì condotta una mirata analisi volta a comprendere le interferenze che il corpo stradale impatta sulla microcircolazione delle acque sia in termini distributivi (funzionali all'irrigazione) che scolanti. Il risultato dell'analisi consiste nell'aver individuato una prima rete di fossi di diverse dimensioni chiamati fossi di collegamento idraulico e che necessariamente dovranno essere poi integrati e corretti in sede di concertazione con i singoli proprietari terrieri in funzione delle specifiche richieste di conduzione agronomica dei terreni. Inoltre ed al fine di garantire sempre la continuità idraulica delle rete idrografica esistente, sono stati previsti tutta una serie di manufatti idraulici rappresentati da paratoie di diverse dimensioni, tubi irrigui in pressione contro-tubati e tombini per collegamenti idraulici e passi carrai . e che nelle planimetrie di dettaglio in scala 1:2.000 sono stati inseriti in forma computistica.</p> <p>2) <u>ATTRAVERSAMENTI FLUVIALI E SISTEMAZIONI IDRAULICHE.</u></p> <p>Il reticolo idrografico interferito dalla viabilità in progetto è stato distinto in tre classi prevalenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corsi d'acqua principali classificati tali, perché aventi sezione trasversale importante tale da imporre come attraversamento un viadotto o un ponte; • Corsi d'acqua secondari classificati tali, perché aventi sezione trasversale con base maggiore $10m > B > 3m$, e la cui interferenza è stata risolta con tombino scatolare o più raramente circolare; • Corsi d'acqua minori classificati tali, perché aventi sezione trasversale con base maggiore $B \leq 3m$, tra questi rientrano i corsi d'acqua della rete minuta di proprietà privata principalmente riconducibili alle tipologie di fossi di guardia di strade provinciali comunali o poderali e capifosso agricoli, collettori delle singole scoline, realizzati dai conduttori agricoli nell'ambito 				

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_D03_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_CO_01_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_CI_01_A PD_0_D03_DWS04_0_WW_RI_01_A PD_0_D03_DWS04_0_WW_PZ_01_A PD_0_D03_DWS04_0_WW_PZ_02_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_P2_02_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_01_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_02_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_03_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_04_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_05_A</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>-</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Riccardo Telò</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
19.ALL	Idraulica	Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2 RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Nella seduta del 18/05/2011 il rappresentante del Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po ha illustrato ulteriori rilievi relativi ad interferenze con le infrastrutture consortili in gestione ed ha depositato la nota del 17/05/2011 acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123344 del 18/05/2011.</p> <p>In tale nota il Consorzio ha ribadito i contenuti evidenziati nella nota dell'11/02/2011 acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0042280 del 16/02/2011. Il Consorzio, dopo un maggior approfondimento del progetto preliminare della bretella tra la S.P. n° 2 "Reggiolo-Gonzaga" e l'ex S.S. 62 "della Cisa" ha prescritto quanto riassunto ai punti che di seguito si riportano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il parere definitivo sul progetto sarà rilasciato sul progetto esecutivo e dovranno essere quantificati tutti gli scarichi meteorici provenienti dalle piattaforme stradali e relative aree di pertinenza; • il consenso finale al progetto definitivo è subordinato alla sottoscrizione da parte dell'Ente concessionario di specifico disciplinare di concessione per ogni singola opera in interferenza con i canali consortili che sono stati evidenziati nelle planimetria allegate alla nota suddetta; • qualora la realizzazione dell'infrastruttura precludesse al singolo utente l'accesso della risorsa idrica ai fini irrigui, il Consorzio ha prescritto che dovrà essere predisposta, in accordo con il privato ed avallato dal Consorzio stesso, idonea opera (pozzetto di prelievo) che ripristini l'accessibilità alla risorsa idrica e comunque la disponibilità della stessa dovrà essere garantita su ogni appezzamento di terreno risultante dall'interferenza con l'infrastruttura. Per ogni singolo appezzamento ed in generale per l'intera zona posta a sud dell'infrastruttura, fino alla S.P. 2 (Strada Carboni- Via Guastalla) dovrà essere garantito lo scolo ed idonea opera per l'allontanamento delle acque di supero; • qualora non venisse garantita la continuità di transito sulle sponde del canale ai mezzi consortili e qualora nelle vicinanze degli stessi non fossero presenti accessi carrabili alternativi il Consorzio ha chiesto che gli venga corrisposto una indennità che tenga conto del maggiore onere derivante per le operazioni di manutenzione ed accessibilità ai siti. Il Consorzio ha evidenziato che dovrà essere posta particolare attenzione all'interferenza con il Canale Collettore Principale, opera fondamentale del sistema di bonifica. <p>Il Consorzio non ha espresso alcun parere rimandando lo stesso alla valutazione di ogni interferenza e della sistemazione generale della zona per le problematiche di competenza.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>I rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0123344 del 18/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, sono allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza. Gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				

Relazione di ottemperanza:

- Per quanto riguarda i primi due punti della richiesta si prende atto rimandandone la risoluzione ad altra fase progettuale.

- In merito all'accesso della risorsa idrica ai fini irrigui, nello sviluppo del Progetto Definitivo tutto il reticolo delle fitta rete di canali, fossi consortile e privati afferenti al rete gestita dal Consorzio di Bonifica Terre di Gonzaga è stato censito, rilevato topograficamente per quanto possibile e per quei corsi d'acqua che avessero una base maggiore di 1,50m, ed è stata altresì condotta una mirata analisi volta a comprendere le interferenze che il corpo autostradale impatta sulla microcircolazione delle acque sia in termini distributivi (funzionali all'irrigazione) che scolanti. Il risultato dell'analisi consiste nell'aver individuato una prima rete di fossi di diverse dimensioni chiamati fossi di collegamento idraulico e che necessariamente dovranno essere poi integrati e corretti in sede di concertazione con i singoli proprietari terrieri in funzione delle specifiche richieste di conduzione agronomica dei terreni. Inoltre ed al fine di garantire sempre la continuità idraulica delle rete idrografica esistente, sono stati previsti tutta una serie di manufatti idraulici rappresentati da paratoie di diverse dimensioni, tubi irrigui in pressione contro-tubati e tombini per collegamenti idraulici e passi carrai.

- La soluzione adottata per gli attraversamenti idraulici è stata discussa e concordata, in seguito ad opportune verifiche idrauliche, con il Consorzio di Bonifica con il quale il confronto diretto ha consentito di approfondire le problematiche dell'intervento, nonché di rispettare le preliminari prescrizioni di carattere generale che sono state fornite.

E' stata prestata particolare attenzione nel garantire sempre la continuità di transito sulle sponde del canale ai mezzi consortili qualora nelle vicinanze degli stessi non fossero presenti accessi carrabili alternativi. Per consentire agli operatori del Consorzio di svolgere agevolmente le attività di manutenzione si riporta quanto segue:

- per i ponti e viadotti sono stati previste e/o ripristinate le piste di servizio nell'intorno dell'impalcato;
- i tombini di attraversamento dei corsi d'acqua gestiti dal Consorzio sono stati prolungati di 4.0m oltre la recinzione autostradale od il ciglio esterno del fosso di guardia stradale, nel caso delle viabilità di adduzione, sia a monte che a valle della viabilità in progetto.

Sulla base delle risultanze delle analisi idrauliche si è, quindi, proceduto alla definizione delle opere di presidio idraulico necessarie a garantire sia l'ufficiosità idraulica delle strutture in progetto, che la compatibilità delle stesse con le dinamiche del corso d'acqua. Sono stati, inoltre, definiti gli accorgimenti e gli interventi necessari alla risoluzione delle interferenze con gli ulteriori elementi idraulici presenti. Per il progetto delle difese attive sono state privilegiate soluzioni di ingegneria naturalistica a basso impatto ambientale, condivise con gli Enti preposti al governo del territorio.

- Lo studio del Canale Collettore Principale ha comportato un approfondimento dal punto di vista topografico della sezione idraulica dello stesso in corrispondenza dell'attraversamento in progetto. Quanto detto deriva dal fatto che tale sezione idraulica, rilevata nell'autunno del 2011 per il Progetto definitivo, si discosta in parte con il rilievo fornito dal Consorzio, in particolare nel rilievo del 2011 la sezione idraulica è priva delle banche, che invece sono presenti nel rilievo del Consorzio. Per scongiurare ogni dubbio è stato condotto un ulteriore rilievo topografico limitato all'area di attraversamento che ha evidenziato l'assenza delle banche, le quali sono invece presenti a monte dell'attraversamento stesso.

In allegato si riporta la sezione fornita dal Consorzio con la presenza delle banche

Il ponte e la relativa sistemazione idraulica del Canale Collettore Principale sono state progettati considerando la sezione idraulica priva di banche e nel rispetto di tutti i vincolo normativi e prescrizioni del Consorzio.

Sono state previste delle rampe di raccordo tra strada di progetto e strade sulle sponde del canale per garantire la continuità di transito dei mezzi Nord Sud.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>Idraulica corsi d'acqua secondari e minori PD_0_D03_DWP00_0_WW_RI_01_A PD_0_D03_DWP00_0_WW_PC_01_A PD_0_D03_DWP00_0_WW_PC_02_A PD_0_D03_DWP00_0_WW_PP_01_A PD_0_D03_DWP00_0_WW_PP_02_A PD_0_D03_DWP00_0_WW_PP_03_A PD_0_D03_DWP00_0_WW_PP_04_A PD_0_D03_DWP00_0_WW_PP_05_A</p> <p>Planimetria di progetto PD_0_D03_DCS03_0_SD_PP_01_A PD_0_D03_DCS03_0_SD_PP_02_A PD_0_D03_DCS03_0_SD_PP_03_A PD_0_D03_DCS03_0_SD_PP_04_A PD_0_D03_DCS03_0_SD_PP_05_A</p> <p>Tombini PD_0_D03_DTS03_0_ON_CA_01_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_01_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_02_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_03_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_04_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_TP_05_A</p> <p>Canale Collettore Principale PD_0_D03_DWS04_0_WW_RI_01_A PD_0_D03_DWS04_0_WW_PZ_01_A PD_0_D03_DWS04_0_WW_PZ_02_A</p> <p>Interferenze con il reticolo idraulico PD_0_D03_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D03_DWS00_0_WW_P2_02_A</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>Allegato 1 ID 19.ALL.pdf (Rilievo, fornito dal Consorzio, relativo alla sezione idraulica del Canale Collettore Principale, poco a monte dell'interferenza con la viabilità in progetto.)</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Marco Bonfanti Ing. Riccardo Telò</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
20.0	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale (Reggio Emilia) ha fornito, con nota del 27/01/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0023595 del 27/01/2011 - osservazioni di carattere generale per lo sviluppo del progetto definitivo valide per tutti gli interventi che interessano i cavi in gestione del consorzio.</p> <p>Il Consorzio ha precisato che, prima dell'esecuzione dei lavori, dovrà essere acquisita, per ogni interferenza con la rete di bonifica, la concessione ai sensi del R.D. 368/1904 che sarà rilasciata previa verifica del progetto, da elaborare sulla base delle indicazioni tecniche prescritte che di seguito sinteticamente si riassumono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i manufatti sottopassanti l'autostrada o le strade di raccordo con la viabilità minore, dovranno essere realizzati sul tracciato attuale dei cavi o avvicinarsi a questi ultimi il più possibile e dovranno essere prolungati di 4 metri rispetto al piede del rilevato stradale, sia verso monte che verso valle. - nel caso di parallelismo tra i cavi a cielo aperto e una nuova strada dovrà essere mantenuta una fascia di 5.00 m tra piede rilevato e ciglio canale per l'esecuzione della manutenzione; - tutti i manufatti dovranno essere dotati di parapetto o altro dispositivo di protezione; - la quota di fondo e la pendenza di ciascun attraversamento sarà fissata dal personale del Consorzio nello specifico e per ciascun manufatto; - le modifiche ai tracciati dovranno essere eseguite con sezioni e pendenze tali da garantire le attuali portate del cavo (sia irrigue che scolanti) e predisponendo all'uopo idonei profili e relazioni idrauliche di portata. - dovranno essere previste piste di servizio, opportunamente inghiaiate, che consentano la percorribilità lungo gli alvei dei cavi e dei canali ai fini della sorveglianza idraulica e della manutenzione degli alvei e dei relativi manufatti, anche in condizioni di emergenza e/o in condizioni meteorologiche avverse. Le piste saranno realizzate della lunghezza di almeno 4.00 m e l'ingombro di eventuali strutture (quali ad esempio i viadotti) dovranno consentire una altezza netta utile di 6.00 metri per il passaggio delle macchine operatrici dotate di braccio per il decespugliamento o scavo, ecc.; - se in corso d'opera venissero apportate varianti al progetto, si dovranno verificare nuovamente le singole interferenze interessate al fine di predisporre le ulteriori prescrizioni; - dovranno essere sottoposte ad autorizzazione temporanea, anche tutte le opere provvisorie, interferenti con le strutture consortili, necessarie per la realizzazione degli interventi in progetto; - oltre agli interventi sulle sponde e sull'alveo dei canali dovranno essere realizzate tutte le opere e i manufatti, completi degli organi di manovra, per regolare il flusso delle acque irrigue e scolanti, che in relazione alla costruzione dell'autostrada necessitano di essere spostati e/o adeguati; - dovranno essere garantiti tutti i diritti irrigui e scolanti dei singoli appezzamenti attraversati e si dovrà dare continuità a tutti i fossi, irrigui e scolanti, interpoderali e privati attraversati o investiti dalle nuove viabilità e dalle opere complementari, in quanto funzionali al corretto funzionamento dell'intero sistema di irrigazione e di scolo. <p>Il Consorzio ha richiesto inoltre che tutti gli interventi di manutenzione straordinaria dovuti a destabilizzazione delle scarpate siano a carico delle ditte esecutrici per un periodo di 5 anni successivi al completamento delle opere.</p> <p>A integrazione delle indicazioni fornite il Consorzio ha trasmesso l'elenco delle interferenze con i cavi in gestione e le relative prescrizioni da adottare nella progettazione esecutiva di ogni manufatto.</p>				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0023595 del 27/01/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente precisa inoltre che nel caso in cui in fase di progettazione definitiva si evidenziasse la necessità di eventuali deroghe alle indicazioni sopra riportate, le soluzioni progettuali individuate saranno sottoposte alle opportune verifiche con il consorzio.

Infine, in relazione alla richiesta che il concessionario si faccia carico degli interventi di manutenzione straordinaria dovuti a destabilizzazione delle scarpate per un periodo di 5 anni successivi al completamento delle opere, il Presidente evidenzia che tale richiesta, presupponendo un maggiore grado di approfondimento che non inerisce il progetto all'esame della Conferenza, verrà approfondita in fase di progettazione definitiva valutando l'eventuale possibilità di stipulare apposita convenzione con il concessionario stesso.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:

- i tombini di attraversamento dei corsi d'acqua gestiti dal Consorzio sono stati prolungati di 4.0m oltre la recinzione autostradale od il ciglio esterno del fosso di guardia stradale, nel caso delle viabilità di adduzione, sia a monte che a valle della viabilità in progetto. Questi attraversamenti sono dotati di parapetto di protezione.
- nel caso di parallelismo tra i cavi a cielo aperto e una nuova strada è stata mantenuta, nel limite del possibile, una fascia di 5.00 m tra piede rilevato e ciglio canale per l'esecuzione della manutenzione;
- Le soluzioni adottate per gli attraversamenti idraulici sono state discusse e concordate, in seguito ad opportune verifiche idrauliche, con il Consorzio di Bonifica con il quale il confronto diretto ha consentito di approfondire le problematiche dell'intervento, nonché di rispettare le preliminari prescrizioni di carattere generale che sono state fornite;
- La quota di fondo di ciascun attraversamento è stata sprofondata di 30cm rispetto alla quota di scorrimento dell'alveo, inoltre le deviazioni dei canali sono state previste con sezioni e pendenza tali da garantire le attuali portate del cavo (sia irrigue che scolanti) e predisponendo all'uopo idonei profili e relazioni idrauliche di portata.
- E' stata prestata particolare attenzione nel garantire sempre la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili qualora nelle vicinanze degli stessi non fossero presenti accessi carrabili alternativi. Per consentire agli operatori del Consorzio di svolgere agevolmente le attività di manutenzione per i ponti e viadotti sono stati previste e/o ripristinate le piste di servizio nell'intorno dell'impalcato. Tali piste sono state previste della larghezza di almeno 4.00 m e la luce rispetto alla quota del sottotrave di eventuali strutture (quali ad esempio i viadotti) consentono una altezza netta utile di almeno 5.00 m (valore di luce netta libera minima per la transitabilità delle strade non classificate).
- Tutto il reticolo delle fitta rete di canali, fossi consortile e privati afferenti al rete gestita dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale è stato censito, rilevato topograficamente per quanto possibile e per quei corsi d'acqua che avessero una base maggiore di 1,50m, ed è stata altresì condotta una mirata analisi volta a comprendere le interferenze che il corpo autostradale impatta sulla microcircolazione delle acque sia in termini distributivi (funzionali all'irrigazione) che scolanti. Il risultato dell'analisi consiste nell'aver individuato una prima rete di fossi di diverse dimensioni chiamati fossi di collegamento idraulico e che necessariamente dovranno essere poi integrati e corretti in sede di concertazione con i singoli proprietari terrieri in

funzione delle specifiche richieste di conduzione agronomica dei terreni. Inoltre ed al fine di garantire sempre la continuità idraulica, sia ai fini di scolo che irrigui a monte ed a valle della infrastruttura stradale in progetto, sono stati previsti tutta una serie di manufatti idraulici rappresentati da paratoie di diverse dimensioni, tubi irrigui in pressione contro-tubati e tombini per collegamenti idraulici e passi carrai, al fine di garantire sempre e ovunque la continuità idraulica dei campi.

In generale lo studio è stato condotto adottando parametri progettuali e di verifica cautelativi, estendendo le prescrizioni tecniche stabilite dall'Autorità di bacino per il Po nell'ambito del PAI anche sui canali principali. Tra i parametri progettuali si è scelta come condizione più critica la funzione di scolo.

La portata massima è stata assunta, in accordo con l'esperienza e le indicazioni del Consorzio, pari alla massima portata sostenibile dall'attuale sezione idraulica, incrementata per poter risolvere i tratti di maggior criticità. Infatti le verifiche sono state impostate anche nell'ipotesi di adeguamento spondale lungo buona parte del tratto di corso d'acqua analizzato.

L'analisi idraulica è stata condotta, per i corsi d'acqua principali e secondari, mediante modellazione matematica in moto permanente, indagando e confrontando la condizione attuale, stato di fatto e le condizioni future, stati di progetto.

Per i fossi minori, che interagiscono con la viabilità in progetto, mediante tombini circolari o scatolari di modeste dimensioni, le verifiche sono state risolte col metodo del Moto uniforme, ovvero applicando le canoniche ma sempre valide, formule di Chezy. Anche per questi canali come per i precedenti è stato svolto un attento censimento che ha comportato sia la definizione dell'assetto geometrico rilevato attraverso sezioni trasversali che di rilievo celerimetrico, sia la definizione dei parametri idraulici di contesto quali la scabrezza e la pendenza.

Sulla base delle risultanze delle analisi idrauliche si è, quindi, proceduto alla definizione delle opere di presidio idraulico necessarie a garantire sia l'ufficiosità idraulica delle strutture in progetto, che la compatibilità delle stesse con le dinamiche del corso d'acqua. Sono stati, inoltre, definiti gli accorgimenti e gli interventi necessari alla risoluzione delle interferenze con gli ulteriori elementi idraulici presenti. Per il progetto delle difese attive sono state privilegiate soluzioni di ingegneria naturalistica a basso impatto ambientale, condivise con gli Enti preposti al governo del territorio.

In merito alla richiesta che il concessionario si faccia carico degli interventi di manutenzione straordinaria dovuti alla destabilizzazione delle scarpate per un periodo di 5 anni successivi al completamento delle opere, si rimanda alla definizione di una convenzione tra Consorzio e ARC S.p.a.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A02_AWS01_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A02_AWS01_0_WW_RI_02_A
 PD_0_A02_AWS01_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A02_AWS01_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_I01_IWS01_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_I01_IWS01_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_A04_AWS02_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A04_AWS02_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A04_AWS02_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_A08_AWS03_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A08_AWS03_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A08_AWS03_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_A10_AWS04_0_WW_RI_01_A

PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_07_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_08_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_09_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_PD_01_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_01_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_02_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_05_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_06_A
 PD_0_I01_0WS00_0_WW_P2_01_A
 PD_0_I01_0WS00_0_WW_P2_02_A
 PD_0_S01_0WS00_0_WW_P2_01_A
 PD_0_C00_0WS00_0_WW_P2_01_A
 PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_03_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_04_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_05_A
 PD_0_I00_0WP00_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_06_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_07_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_08_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_09_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_10_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_11_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_PZ_12_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_P2_01_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_P2_02_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_P2_03_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_P2_04_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_P2_05_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_P2_06_A
 PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_01_A

	PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_02_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_03_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_04_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_05_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_06_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_07_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_08_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_09_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_10_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_11_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_12_A PD_0_A00_0WP00_0_WW_F2_13_A PD_0_I01_0WP00_0_WW_P2_01_A PD_0_I01_0WP00_0_WW_P2_02_A PD_0_I01_0WP00_0_WW_F2_01_A PD_0_I01_0WP00_0_WW_F2_02_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_CO_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_CI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_FC_01_A PD_0_D02_DWS02_0_WW_RI_02_A PD_0_D02_DWS02_0_WW_PZ_01_A PD_0_D02_DWS02_0_WW_PZ_02_A PD_0_D02_DWS02_0_WW_PC_01_A PD_0_D02_DWS02_0_WW_FC_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_02_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_02_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_03_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_04_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_05_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.1	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	D02DTC05						
<u>Testo del Parere:</u>							
 Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE 							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
BBE581	Non riportata negli elaborati	14-15	Tubazione Santa Caterina	Tubazione		Irrigua	Prevedere la protezione o la sostituzione della tubazione nel tratto di interferenza
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
TUBAZIONE SANTA CATERINA: è prevista la sostituzione della tubazione nel tratto d'interferenza, mantenendo la posizione originaria della stessa, per una lunghezza di 130m, attraverso contro tubo in C.A. Φ800 per la protezione di un tubo in PVC – PN6 -Φ400 posto all'interno del contro tubo.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D02_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_P2_01_A					
<u>Documentazione allegata</u>		-					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.2	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	D02DTC06						
<u>Testo del Parere:</u>							
Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
BRE036	PP-03.02.04.05 IRE-04	16	Irrigatorio Lentigione-San Giorgio	Arginato	Tombino Ø 1200	Irrigua	Il tombino dovrà essere posato ad una quota da consentire al Consorzio la sostituzione della struttura esistente con l'inserimento di una tubazione in pressione (ricoprimento minimo da piano campagna di metri 1.00)
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
IRRIGATORIO LENTIGIONE: è stato previsto l'inserimento di un tombino Ø800 lungo 33m, posato alla quota di 25,16 m slm, con sprofondamento di 30cm della quota di scorrimento dell'alveo.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D02_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_02_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
20.3	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--
<u>WBS coinvolte</u>		D02DTC07 - D02DTC08 - D02DTC09 - D02DTC10 - D02DTC11 - D02DWS28		

Testo del Parere:

Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE								
Cod. Canale CREC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio	
BBE694, BBE712 BBE262	PP.03.02.04.05 1RE-05 - 1RE-06	22-23	Scolo Via del Porto, Via Imperiale e Dugale Alto	Non arginato	Tombino Ø 1200 Scatolare 1.50x1.50	Promiscua	Rivedere la soluzione proposta, in quanto non è stato colto il funzionamento attuale del nodo idraulico in questione. Occorre prevedere posa di paratoie e collegamenti in corrispondenza dell'incrocio tra Via Imperiale e Via del Porto. Da definire nella progettazione esecutiva.	

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Vedi scheda 20.0

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:

Il nodo idraulico di Via Imperiale, chiamato in questo modo perché si colloca all'incrocio tra Via Imperiale, Via del Porto e Via Viazza in Località Lentigione di Brescello, è caratterizzato dalla presenza di diversi corsi d'acqua, che qui interagiscono, ed attraverso organi di regolazione vengono gestiti per la distribuzione delle acqua nei periodi irrigui.

In corrispondenza dell'attuale incrocio è prevista la realizzazione di una rotatoria che interferisce i seguenti corsi d'acqua:

- Fosso a Sera di Via Imperiale, Fosso a Mane di Via Imperiale, Scolo di Via del Porto e lo Scolo Dugale Alto gestiti dal Consorzio
- Fosso 2 ad uso promiscuo, scolo ed irrigazione, classificato minore per le modeste dimensioni della sezione idraulica e ad uso privato.

Le interferenze sono state risolte nel seguente modo:

- 1) Fosso a Sera di Via Imperiale è stato leggermente deviato ed è stato ripristinato il collegamento con lo Scolo di Via del Porto. I due canali convergono in un pozzetto in C.A. all'interno del quale è stata prevista una paratoia regolabile a doppio settore di dimensioni 1,2mx1,2m necessaria per la gestione delle portate nel periodo di irrigazione. Allo scopo di consentire all'Ente gestore di accedere e svolgere le ordinarie attività manutentive del Fosso a Sera di Via Imperiale è stato previsto di mantenere fruibile il tratto terminale di tale Via, nonostante il tracciato in progetto preveda una nuovo ramo di raccordo alla rotatoria che si sviluppa parallelamente all'omonima Via.
- 2) Scolo di Via del Porto è stato intubato con un Φ1200 sia lungo il tratto terminale di tale Via, prima della rotatoria, che sotto alla rotatoria stessa evitando, in questo modo, difficoltà nelle operazioni di manutenzione, nel caso che lo scolo fosse mantenuto, in alcuni tratti, a cielo

aperto.

- 3) L'interferenza del Fosso a Mane di Via Imperiale è risolta con una deviazione dello stesso che rimane parallelo all'omonima Via ed attraverso un tombino circolare $\Phi 1200$ viene risolta l'interferenza con la viabilità in progetto.
- 4) L'interferenza dello Scolo Dugale Alto con la strada in progetto si verifica in corrispondenza dell'interconnessione del canale stesso con lo Scolo di Via del Porto e con il Fosso a Mane di Via Imperiale. Al fine di ripristinare questo nodo idraulico è stata prevista una leggera deviazione del Dugale, spostando l'interconnessione tra i tre corsi d'acqua circa 20m a sud-est, rispetto alla posizione attuale. In accordo con l'Ente gestore è stato previsto un pozzetto in C.A. entro il quale convergono per gravità le acque dello Scolo di Via del Porto e del Fosso a Mane e dipartono quelle del Dugale. All'interno dello stesso pozzetto sono state previste due paratoie: una a doppio settore 1,2x1,2m per la regolazione delle portate provenienti dallo scolo di Via del Porto e l'altra a monosettore 1,5x1,5m per la regolazione delle portate provenienti dal Fosso a Mane.

Infine il Fosso 2 è stato leggermente deviato, mantenendolo parallelo al ramo di raccordo posto a nord della rotonda in progetto ed è stato ripristinato il collegamento con lo Scolo Dugale Alto attraverso un tombino circolare $\Phi 600$.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D02_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_02_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_03_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_04_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_05_A
<u>Documentazione allegata</u>	Allegato 3 ID 20.3.zip (Nodo idraulico di Via Imperiale)
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune																								
20.4	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--																								
<u>WBS coinvolte</u>	D02DTC13																											
<u>Testo del Parere:</u>																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="8">Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE</th> </tr> <tr> <th>Cod. Canale CBEC</th> <th>Cod. Tavola</th> <th>PK</th> <th>Denominazione Canale</th> <th>Tipologia sezione attuale</th> <th>Dimensioni manufatto previsto</th> <th>Funzione</th> <th>Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BBE239</td> <td>Non riportata negli elaborati</td> <td>27/28</td> <td>Tubazione Copelli</td> <td>Tubazione</td> <td></td> <td>Irrigua</td> <td>Valutare l'ubicazione delle pile per il ponte sul Canalazzo di Brescello e l'ubicazione del manufatto di derivazione nel corpo arginale per eventuali interferenze.</td> </tr> </tbody> </table>					Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE								Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio	BBE239	Non riportata negli elaborati	27/28	Tubazione Copelli	Tubazione		Irrigua	Valutare l'ubicazione delle pile per il ponte sul Canalazzo di Brescello e l'ubicazione del manufatto di derivazione nel corpo arginale per eventuali interferenze.
Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE																												
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio																					
BBE239	Non riportata negli elaborati	27/28	Tubazione Copelli	Tubazione		Irrigua	Valutare l'ubicazione delle pile per il ponte sul Canalazzo di Brescello e l'ubicazione del manufatto di derivazione nel corpo arginale per eventuali interferenze.																					
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>																												
Vedi scheda 20.0.																												
<u>Relazione di ottemperanza:</u>																												
TUBAZIONE COPELLI: è prevista la sostituzione della tubazione nel tratto d'interferenza, mantenendo la posizione originaria della stessa, per una lunghezza di 95m, attraverso contro tubo in C.A. Φ800 per la protezione di un tubo in PVC – PN6 -Φ500 posto all'interno del contro tubo.																												
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D02_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_02_A																										
<u>Documentazione allegata</u>		--																										
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò																										

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune																								
20.5	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--																								
<u>WBS coinvolte</u>	D02DWS33																											
<u>Testo del Parere:</u>																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="8">Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE</th> </tr> <tr> <th>Cod. Canale CBEC</th> <th>Cod. Tavola</th> <th>PK</th> <th>Denominazione Canale</th> <th>Tipologia sezione attuale</th> <th>Dimensioni I manufatto previsto</th> <th>Funzione</th> <th>Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BRE263</td> <td></td> <td>28</td> <td>Scolo Dugale Basso</td> <td>Non arginato</td> <td>Viadotto</td> <td>Scolante</td> <td>le pile del ponte non dovranno ridurre la sezione del cavo; prevedere la protezione dell'intera sezione con posa di massi di cava per una lunghezza complessiva di metri 50,00</td> </tr> </tbody> </table>					Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE								Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio	BRE263		28	Scolo Dugale Basso	Non arginato	Viadotto	Scolante	le pile del ponte non dovranno ridurre la sezione del cavo; prevedere la protezione dell'intera sezione con posa di massi di cava per una lunghezza complessiva di metri 50,00
Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE																												
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio																					
BRE263		28	Scolo Dugale Basso	Non arginato	Viadotto	Scolante	le pile del ponte non dovranno ridurre la sezione del cavo; prevedere la protezione dell'intera sezione con posa di massi di cava per una lunghezza complessiva di metri 50,00																					
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>																												
Vedi scheda 20.0.																												
<u>Relazione di ottemperanza:</u>																												
<p>SCOLO DUGALE BASSO: le pile del viadotto in progetto non interferiscono con lo scolo, nonostante ciò è stato necessario prevedere, in accordo con il Consorzio, una leggera deviazione dello stesso per consentire di realizzare il ringrosso arginale del Canalazzo di Brescello.</p> <p>La sistemazione idraulica del Dugale Basso consiste in una difesa spondale in massi di cava non gelivi del peso di 50-100 Kg/cad, posati a faccia piana ed intasati negli interstizi con terreno di sterro, per una lunghezza complessiva di 50m.</p>																												
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D02_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_02_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_01_A																											
<u>Documentazione allegata</u>	--																											
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo telò																											

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
20.6	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D02DWS03			

Testo del Parere:

Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
BBE101	PP.03.02.16	28	Canalazzo di Brescello	Arginato	viadotto	Promiscua	prevedere il sovrizzo delle arginature sotto al viadotto adeguando le quote a quelle dell'argine maestro del fiume PO; realizzare nei corpi arginali a monte e valle del ponte idonee rampe e piste sottopassanti il viadotto per consentire la salita e la discesa delle macchine operatrici addette alla manutenzione (altezza minima metri 6,00); prolungare le protezioni spondali in massi di cava di metri per una lunghezza progressiva di metri 50,00 evitando di posarne sulla sommità arginale ed esternamente.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Vedi scheda 20.0.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) ringrossi arginali e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad .

I ringrossi arginali si rendono necessari in sagoma e in quota. Le difese in massi si estenderanno per un tratto complessivo di 50 m in corrispondenza dell'attraversamento.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire i rilevati arginali e la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume.

Particolare cura verrà tenuta nella preparazione delle opere di cantiere. Le diverse fasi di lavoro che accompagnano la realizzazione delle fondazione prevede la preliminare preparazione del piano di posa del ringrosso del nuovo rilevato. Si tratta di un'operazione delicata che dovrà essere eseguita

con estrema cura ed attenzione. Si procede con lo scotico e quindi con la gradonature di immorsamento per la posa e compattazione del materiale di riporto funzionale al ringrosso. Solo dopo la costipazione dello stesso si potrà procedere alla realizzazione delle fondazioni.

L'intervento di adeguamento arginale verrà realizzato secondo la forma descritta nel progetto e dovrà garantire la piena funzionalità idraulica, per cui sarà buona norma seguire tracciati compatibili con le esigenze idrauliche (evitando brusche variazioni di linea che potrebbero costituire punti di maggior vulnerabilità in conseguenza dell'azione erosiva della corrente), pur nel rispetto delle esigenze ambientali che normalmente consigliano di non dare luogo a linee geometriche troppo rigide e di prevedere un adeguato rinverdimento dell'opera al fine di favorirne un corretto ed impercettibile inserimento nell'ambiente fluviale.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono integralmente le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

In particolare relativamente all'attraversamento del Canalazzo di Brescello sono state riportate le seguenti richieste:

- 1) prevedere il sovrizzo delle arginature sotto al viadotto adeguando le quote a quelle dell'argine maestro del fiume Po;
- 2) realizzare nei corpi arginali a monte e a valle del ponte idonee rampe e piste sottopassanti il viadotto per consentire la salita e la discesa delle macchine operatrici addette alla manutenzione (altezza minima metri 6.00);
- 3) prolungare le protezioni spondali in massi di cava per una lunghezza progressiva di m 50.00 evitando di posarne sulla sommità arginale ed esternamente.

Tutte queste prescrizioni sono state recepite nel presente progetto definitivo. Per quanto riguarda la richiesta dell'altezza minima di 6 m tra pista e intradosso impalcato, previo confronto con il Consorzio stesso, si è valutato di garantire almeno 5 m di luce libera (valore minimo normativo per le strade non classificate).

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D02_DWS03_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune																								
20.7	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--																								
<u>WBS coinvolte</u>	D02DWS34																											
<u>Testo del Parere:</u>																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="8">Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE</th> </tr> <tr> <th>Cod. Canale CBEC</th> <th>Cod. Tavola</th> <th>PK</th> <th>Denominazione Canale</th> <th>Tipologia sezione attuale</th> <th>Dimensioni manufatto previsto</th> <th>Funzione</th> <th>Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BBE354</td> <td></td> <td>28</td> <td>Fosso di guardia in destra al Canalazzo di Brescello</td> <td>Non arginato</td> <td>viadotto</td> <td>Scolante</td> <td>le pile del ponte non dovranno ridurre la sezione del cavo; prevedere la protezione dell'intera sezione con posa di massi di cava per una lunghezza complessiva di metri 50.00.</td> </tr> </tbody> </table>					Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE								Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio	BBE354		28	Fosso di guardia in destra al Canalazzo di Brescello	Non arginato	viadotto	Scolante	le pile del ponte non dovranno ridurre la sezione del cavo; prevedere la protezione dell'intera sezione con posa di massi di cava per una lunghezza complessiva di metri 50.00.
Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE																												
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio																					
BBE354		28	Fosso di guardia in destra al Canalazzo di Brescello	Non arginato	viadotto	Scolante	le pile del ponte non dovranno ridurre la sezione del cavo; prevedere la protezione dell'intera sezione con posa di massi di cava per una lunghezza complessiva di metri 50.00.																					
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>																												
Vedi scheda 20.0.																												
<u>Relazione di ottemperanza:</u>																												
<p>FOSSO DI GUARDIA IN DESTRA DEL CANALAZZO DI BRESCELLO: le pile del viadotto in progetto non interferiscono con lo scolo, nonostante ciò è stato necessario prevedere, in accordo con il Consorzio, una leggera deviazione dello stesso per consentire di realizzare il ringrosso arginale del Canalazzo di Brescello.</p> <p>La sistemazione idraulica del Fosso di Guardia consiste in una difesa spondale in massi di cava non gelivi del peso di 50-100 Kg/cad, posati a faccia piana ed intasati negli interstizi con terreno di sterro, per una lunghezza complessiva di 50m.</p>																												
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D02_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_RI_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_01_A PD_0_D02_DWS03_0_WW_PZ_02_A PD_0_D02_DWS00_0_WW_TP_01_A																											
<u>Documentazione allegata</u>	--																											
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò																											

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.8	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	D02DTS04						
<u>Testo del Parere:</u>							
Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano – tratto SP n°60 e Brescello – RE							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
BBE467	1RE-10	30-31	Scolo Naviglia Vecchia	Non arginato	Scatolare 1.50x1.50	Scolante	
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
SCOLO NAVIGLIA VECCHIA: l'interferenza è stata risolta con un tombino scatolare 1,5mx1,5m e con una leggera deviazione lunga 31m, mantenendo sezioni e pendenze tali da garantire le attuali portate del cavo.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
20.9	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--

WBS coinvolte

A02AWS01 - I01IWS01

Testo del Parere:

Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
B2000	PP-01,08.06 PP-02,08.04	5+270	Cavo Collettore Acque Basse Reggiane	Non arginato	viadotto	scolante	Vale la prescrizione sulle piste per la manutenzione

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Vedi scheda 20.0.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimento e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale per entrambi i ponti in progetto si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad per la difesa spondale e 100-200 kg/cad per la berma.

La soluzione viene proposta per un tratto di 20 m a monte e valle degli attraversamenti, oltre che lungo tutto l'ingombro dei viadotti. Analoga soluzione viene adottata anche per il vicino Cavo Parmigiana-Moglia

Una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume.

Il passaggio monte-valle dei mezzi del Consorzio in corrispondenza del ponte autostradale verrà garantito in destra e in sinistra dal mantenimento della pista di servizio esistente, garantendo un franco rispetto al sotto trave di almeno 5 m. Per quanto riguarda il ponte dell'interconnessione I01 si garantisce la continuità con le piste di servizio esistenti sotto l'impalcato del ponte della A22 sia in sponda destra che sinistra, garantendo un franco di 4 m.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono integralmente le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

In particolare relativamente all'attraversamento autostradale del Collettore Acque Basse Reggiane è stata riportata la richiesta di garantire piste di servizio adeguatamente inghiaiate, per consentire con continuità la percorribilità del Collettore, ai fini della sorveglianza e della manutenzione (quindi transitabili sia da vetture di servizio che da macchine operatrici, assicurando le necessarie larghezze – almeno 4 m – e altezze – almeno 6 m – per il passaggio) anche in via d'urgenza e con condizioni meteorologiche avverse.

Tali prescrizioni sono state recepite nel presente progetto definitivo. Per quanto riguarda la richiesta dell'altezza minima di 6 m tra pista e intradosso impalcato, previo confronto con il Consorzio stesso, si è valutato di garantire almeno 5 m di luce libera (valore minimo normativo per le strade non classificate).

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_A02_AWS01_0_WW_RI_02_A PD_0_A02_AWS01_0_WW_PZ_01_A PD_0_A02_AWS01_0_WW_PZ_02_A PD_0_I01_IWS01_0_WW_PZ_01_A PD_0_I01_IWS01_0_WW_PZ_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.10	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A04ATC07						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
B2030	PP.01.08.06	5+800	Scolo Foresto	Non arginato	Viadotto Tubazione 1200 mm.	scolante	Dettaglio manufatti da verificare in fase esecutiva
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
SCOLO FORESTO: l'interferenza con la viabilità in progetto è stata risolta con un tombino circolare Φ 1200 come previsto nel Progetto Preliminare.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.11	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A04ATS05						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
B2064	PP.01.08.06	5+980	Scolo Resega	Non arginato	Viadotto Tubazione 1200 mm.	scolante	Dettaglio manufatti da verificare in fase esecutiva
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
SCOLO RESEGA: l'interferenza con la viabilità in progetto è stata risolta con un tombino scatolare 2.0m di base e 1.5m di altezza.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.12	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A06AWS4T						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
B2012	PP.01.08.14.01	7+150	Cavo Busatello	Non arginato	Sottopasso	scolante	Dettaglio manufatti da verificare in fase esecutiva
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
CAVO BUSATELLO: il cavo scorre al di sotto del viadotto previsto nel progetto definitivo per superare la S.P. 413 Romana; la sistemazione idraulica prevede il rivestimento in massi delle sponde e del fondo, sia sotto l'ombra del viadotto che fuori dalla proiezione esterna di questo, per 10 m a monte e 10m a valle.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A						
<u>Documentazione allegata</u>	--						
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò						

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.13	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A07ATC21						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
15052	PP.01.06,14,01	9+250	Canale Gazzoli	arginato	Tombino Ø 1200	irriguo	Dettaglio manufatti da verificare in fase esecutiva
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
CANALE GAZZOLI: l'interferenza con la viabilità in progetto è stata risolta con un tombino circolare Φ1000 a tenuta al posto di un Φ1200, scelta concordata con i tecnici del Consorzio, durante uno dei tanti incontri svolti presso il Consorzio dell'Emilia Centrale.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A						
<u>Documentazione allegata</u>	--						
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò						

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.14	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>		A08AWS03					
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
BS000	PP.01.08.07	9+280	Cavo Collettore Acque Basse Modenesi	Non arginato	viadotto	scolante	Prevedere la sistemazione (abbassamento) delle sottobanca interna Ovest analogamente a quella Est con un estradosso minimo di 4,00 ml. Per il transito dei mezzi
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
<p>La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> difese longitudinali volte a contenere i processi erosivi sulle sponde, mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita. <p>La difesa spondale si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad .</p> <p>Le difese in massi si estenderanno per un tratto complessivo di 54 m in corrispondenza dell'attraversamento.</p> <p>Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume.</p> <p>Per dare continuità alla viabilità di servizio si prevede di garantire il passaggio ai mezzi del Consorzio sulle sotto banche interne, per le quali in franco minimo rispetto all'intradosso del ponte è maggiore di 4 m sia in sponda destra che sinistra, così come prescritto nella Conferenza dei Servizi sul Preliminare</p> <p>Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono integralmente le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.</p>							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>			PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_A08_AWS03_0_WW_RI_01_A PD_0_A08_AWS03_0_WW_PZ_01_A PD_0_A08_AWS03_0_WW_PZ_02_A				
<u>Documentazione allegata</u>			--				

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.15	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A08ATS61						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
B3006	PP.01.08.07	9+500	Fosso Bigarano	Non arginato	deviazione	scolante	L'alveo del nuovo Cavo dovrà essere rivestito con scogliere in massi calcarei intasati di cls in per tutto lo sviluppo planimetrico delle curve; l'immissione dei fossi di scolo dovrà essere realizzata con tubi in pvc Ø 300 mm. Con rivestimento della scarpata con scogliera di 2,00 ml. Di estensione
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
<p>FOSSO BIGARANO: l'interferenza con l'autostrada viene risolta deviando il fosso verso Ovest e lasciandolo dalla parte a Sud della strada, poi esso sottopassa una strada di collegamento prima di sfociare nel Canale Acque Basse Modenesi, tramite uno scatolare 2.0X1.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 16.02msm.</p> <p>I tratti di deviazioni in curva sono stati rivestiti con massi, secondo la tipologia concordata con il Consorzio.</p>							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A						
<u>Documentazione allegata</u>	--						
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò						

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.16	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A10ATCL0						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
15055	PP.01.08.07	9+850	Canale di Gruppo	Arginato	Viadotto con muro di sostegno spondale	irriguo	Anziché la realizzazione del muro, prevedere il tombamento con Ø 1200 mm. per 100 ml.
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
CANALE DI GRUPPO: l'interferenza con l'autostrada viene risolta con un tombino circolare Φ1200 per una lunghezza di 76m che significa un prolungamento oltre la proiezione esterna del Viadotto sul Cavo Lama di 20m a monte e 20m a valle.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_01_A PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_02_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

	PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_01_A PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune				
20.18	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--				
<u>WBS coinvolte</u>	A10ATS06 - A10ATS07 - A10AWS55							
<u>Testo del Parere:</u>								
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia								
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio	
B3007	PP.01.08.07	9+920	Cavetto Santo Stefano	Non arginato	viadotto	scolante	Dovrà essere consentito, attraverso piste di servizio il transito dei mezzi addetti alla sorveglianza e alla manutenzione e le relative piste di raccordo alle sommità arginali e/o alla viabilità pubblica.	
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>					Vedi scheda 20.0.			
<u>Relazione di ottemperanza:</u>					Per garantire ai mezzi del consorzio l'accessibilità all'argine di destra del cavo Lama sono stati previsti due scatolari 4,0mx2,5m, posizionati uno a monte e l'altro a valle del viadotto in progetto.			
<u>Riferimento elaborati del PD</u>			PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_01_A PD_0_A10_AWS04_0_WW_PZ_02_A					
<u>Documentazione allegata</u>			--					
<u>Progettista</u>			Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.19	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A11ATC24						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
I5016	PP.01.08.14.01	10+100	Condotto Santo Stefano	Arginato	Tubazione scatolare 3x2,5	irriguo	La dimensione del manufatto potrebbe essere più contenuta. In fase di progettazione esecutiva si fisseranno le dimensioni effettive.
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
CONDOTTO SANTO STEFANO: l'interferenza con la viabilità in progetto è stata risolta con un tombino circolare $\Phi 1000$, scelta concordata con i tecnici del Consorzio durante uno dei tanti incontri svolti presso il Consorzio dell'Emilia Centrale.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_03_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.20	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	V07VTS11 - V07VTS09 - V07VTS07 - V07VTS05						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
B3071	PP.01.08.14.01	11+10 0	Cavo Vallicella	Non arginato	Tubazione scatolare 3x2,5	scolante	I manufatti di raccordo a monte e a valle, con i tratti non interessati dai lavori saranno realizzati secondo le indicazioni di dettaglio che saranno fornite sul progetto esecutivo. Prolungare di 4,00 metri lo scatolare a monte e a valle per consentire il ritorno delle macchine operatrici che operano lungo il canale.
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
<p>CAVO VALLICELLA: L'interferenza con l'autostrada viene risolta congiuntamente alla risoluzione del nodo idraulico in corrispondenza del sottovia di Via Santo Stefano, quindi esso viene tombato con scatolare 2.0x2.0m ma prima di attraversare l'autostrada incontra una Botte a Sifone sotto il Cavetto San Giovanni. Il Progetto ripropone quanto in realtà già esiste e migliora la situazione introducendo per motivi di sicurezza due struttura chiavicali a monte ed a valle corredate di apposite griglia antintrusione.</p> <p>A valle dell'autostrada scorre parallelo a via Tre Ponti che sottopassa l'autostrada tramite un sottovia e rimane a cielo aperto ma in parte rivestito con pietrame in corrispondenza di alcuni attraversamenti poderali dove viene riproposto lo stesso manufatto scatolare.</p> <p>Il nodo idraulico del sottovia di Via Santo Stefano, la cui risoluzione è stata concordata con i tecnici del Consorzio, a seguito da svariati incontri.</p>							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_07_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_08_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_09_A PD_0_000_0WS00_0_WW_PD_01_A					

<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.21	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	V07VTCA5						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
II5119	PP.01.08.14.01	11+110	Condotto Crocile Ovest	Arginato	Tubazione scatolare 3x2,5 con deviazione x 210 ml.	Irriguo	L'alveo del nuovo Condotto dovrà essere rivestito con scogliere in massi calcarei intasati di cls per tutto lo sviluppo planimetrico delle curve (in alternativa valutare il tombamento del canale); il manufatto Tubazione di collegamento con il Cavetto S. Giovanni dovrà essere concordato nei particolari con lo scrivente Consorzio
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
CONDOTTO CROCILE OVEST: l'interferenza con la viabilità in progetto è stata risolta con condotta circolare $\Phi 800$ in PeAD SN8, saldato testa a testa di lunghezza di 423m e intervallata da 6 pozzetti 120cmx120cmx120cm con chiusino in ghisa sferoidale.							
Il Condotto Crocile Ovest rientra nel nodo idraulico del sottovia di Via Santo Stefano, la cui risoluzione è stata concordata con i tecnici del Consorzio, a seguito da svariati incontri.							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_07_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_08_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_09_A PD_0_000_0WS00_0_WW_PD_01_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.22	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	V07VTS10 - A11ATS60 - V07VWS61 - A11AWS2P - V07VWS84						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
B3063	PP.01.08.14.01	11+270	Cavetto San Giovanni	Arginato	Tubazione scatolare 4x2,5	promiscua	I manufatti di raccordo a monte e a valle, con i tratti non interessati dai lavori saranno realizzati secondo le indicazioni di dettaglio che saranno fornite sul progetto esecutivo. Prolungare lo scatolare di m. 4,00 a monte e a valle per consentire il ritorno delle macchine operatrici che operano lungo il canale.
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0.							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
<p>CAVETTO SAN GIOVANNI: L'interferenza con l'autostrada viene risolta tramite tombino scatolare 3.0x2.0m sia per l'autostrada che per i sottopassi di via S. Stefano. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 4 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo.</p> <p>Il nodo idraulico del sottovia di Via Santo Stefano, la cui risoluzione è stata concordata con i tecnici Consorzio, a seguito da svariati incontri.</p>							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_07_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_08_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_09_A PD_0_000_0WS00_0_WW_PD_01_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.23	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A11ATCM2						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
15036	PP.01.08.14.01	11+30 0	Condotto Crocile Ovest	Arginato	Deviazione x 55 ml.	Irriguo	L'alveo del nuovo Condotto dovrà essere rivestito con scogliere in massi calcarei intasati di cls in per tutto lo sviluppo planimetrico delle curve (potrebbe essere valutato in alternativa la possibilità di tombare il canale); il manufatto Tubazione di collegamento con il Cavetto S. Giovanni dovrà essere concordato nei particolari con lo scrivente Consorzio
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
<p>CONDOTTO CROCILE EST: l'interferenza con la viabilità in progetto è stata risolta con condotta circolare $\Phi 600$ IN PeAD SN8 saldato testa a testa di lunghezza di 59m ed intervallata da n.2 pozzetti 100mx100mx100m di cui n.1 con chiusino in ghisa sferoidale e n.1 con grigliato keller classe 3</p> <p>Il Condotto Crocile Est rientra nel nodo idraulico del sottovia di Via Santo Stefano, la cui risoluzione è stata concordata con i tecnici del Consorzio, a seguito da svariati incontri.</p>							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_02_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_07_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_08_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_09_A PD_0_000_0WS00_0_WW_PD_01_A					
<u>Documentazione allegata</u>		--					
<u>Progettista</u>		Ing. Riccardo Telò					

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
20.24	Idraulica	Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	--	--			
<u>WBS coinvolte</u>	A11ATS08 - A11AWS63 - A11AWS64						
<u>Testo del Parere:</u>							
Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
I5141	PP.01.08.14.01	11+650	Canale delle Chiaviche Sud	Arginato	Tubazione scatolare 3x2,5	irriguo	I manufatti di raccordo a monte e a valle, con i tratti non interessati dai lavori saranno realizzati secondo le indicazioni di dettaglio che saranno fornite sul progetto esecutivo. Prolungare lo scatolare di m. 4,00 a monte e a valle per consentire il ritorno delle macchine operatrici che operano lungo il canale.
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
Vedi scheda 20.0							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
<p>CANALE DELLE CHIAVICHE SUD: L'interferenza con l'autostrada viene risolta con uno scatolare 2.0x1.50m la cui quota di fondo è fissata in 18.76 msm. Inoltre esso viene leggermente deviato verso Est al fine di contenerne nel tempo i cedimenti, collegandolo al piano di ricarica delle spalle del viadotto sul Secchia.</p> <p>Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 4 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 100kg/cad disposte a faccia piana per almeno 4m.</p> <p>La scelta del tombino 2.0x1.50m è stata condivisa con i tecnici del Consorzio, durante uno dei tanti incontri svolti presso il Consorzio dell'Emilia Centrale.</p>							
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_05_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_03_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_05_A						
<u>Documentazione allegata</u>	--						
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò						

ID Parere 20.25	Tema Idraulica	Ente Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	Provincia --	Comune --
<u>WBS coinvolte</u>		A02AWS01 - I01IWS01		

Testo del Parere:

Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
A1000	PP.01.08.06	5 +550	Cavo Parmigiana Moglia	Arginato	Viadotto	Scolo e Irriguo	Il cavo è di competenza AIPO, ma gestito in base a una convenzione, dal Consorzio Emilia Centrale. Formalmente la concessione è da chiedere ad AIPO. Dovranno essere garantire piste di servizio adeguatamente inghiaiate, per consentire con continuità la percorribilità del Cavo, ai fini della sorveglianza e della manutenzione (quindi transitabili sia da vetture di servizio che da macchine operatrici, assicurando le necessarie larghezze – almeno 4 metri- e altezze – almeno 6,00 metri - per il passaggio) anche in via d'urgenza e con condizioni meteorologiche avverse.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Vedi scheda 20.0

Relazione di ottemperanza:

Il passaggio monte-valle dei mezzi del Consorzio in corrispondenza del ponte autostradale verrà garantito in destra dalla deviazione della pista di servizio esistente, in modo da garantire un franco rispetto al sottotrave di 5 m, mentre in sponda sinistra dalla deviazione di Via Tullie e dalla realizzazione di 2 rampe di accesso all'argine. Per quanto riguarda il ponte dell'interconnessione I01 si garantisce la continuità con le piste di servizio esistenti grazie alla realizzazione di due sottovia scatolari, uno in sponda destra (prolungamento dell'esistente su A22) e uno in sponda sinistra

Relativamente all'attraversamento autostradale del Cavo Parmigiana-Moglia, si è ottemperato alla richiesta di garantire piste di servizio adeguatamente inghiaiate, per consentire con continuità la percorribilità del Cavo, ai fini della sorveglianza e della manutenzione (quindi transitabili sia da vetture di servizio che da macchine operatrici, assicurando le necessarie larghezze – almeno 4 m – e altezze – almeno 6 m – per il passaggio) anche in via d'urgenza e con condizioni meteorologiche avverse.

Tali prescrizioni sono state recepite nel presente progetto definitivo. Per quanto riguarda la richiesta dell'altezza minima di 6 m tra pista e intradosso impalcato, previo confronto con il Consorzio stesso, si è valutato di garantire almeno 5 m di luce libera (valore minimo normativo).

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A02_AWS01_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A02_AWS01_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A02_AWS01_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_I01_IWS01_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_I01_IWS01_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere 20.26	Tema Idraulica	Ente Consorzio di Bonifica dell' Emilia Centrale	Provincia --	Comune --
<u>WBS coinvolte</u>		A04AWS02		

Testo del Parere:

Tratto casello di Reggiolo-Fiume Secchia							
Cod. Canale CBEC	Cod. Tavola	PK	Denominazione Canale	Tipologia sezione attuale	Dimensioni I manufatto previsto	Funzione	Manufatto o sistemazione Idraulica richiesta dal Consorzio
A5025	PP.01.08.06	5+900	Cavo Fossa Raso	Arginato	Viadotto	Scolo e irriguo	Il cavo è di competenza AIPO, ma gestito in base a una convenzione, dal Consorzio Emilia Centrale. Formalmente la concessione è da chiedere ad AIPO. Dovranno essere garantite piste di servizio adeguatamente inghialate, per consentire con continuità la percorribilità del Cavo, ai fini della sorveglianza e della manutenzione (quindi transitabili sia da vetture di servizio che da macchine operatrici, assicurando le necessarie larghezze -- almeno 4 metri- e altezze -- almeno 6,00 metri - per il passaggio) anche in via d'urgenza e con condizioni meteorologiche avverse.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Vedi scheda 20.0.

Relazione di ottemperanza:

Relativamente all'attraversamento del Cavo Fossa Raso si è ottemperato alla richiesta di realizzare nei corpi arginali, a monte e a valle del ponte, idonee rampe e piste sottopassanti il viadotto per consentire la salita e la discesa delle macchine operatrici addette alla manutenzione (altezza minima metri 6.00).

Tali prescrizioni sono state recepite nel presente progetto definitivo. Per quanto riguarda la richiesta dell'altezza minima di 6 m tra pista e intradosso impalcato, previo confronto con il Consorzio stesso, si è valutato di garantire almeno 5 m di luce libera (valore minimo normativo).

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A04_AWS02_0_WW_RI_01_A PD_0_A04_AWS02_0_WW_PZ_01_A PD_0_A04_AWS02_0_WW_PZ_02_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.0	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Consorzio della Bonifica Burana ha fornito, con nota del 08/03/11 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 - osservazioni e prescrizioni generali di carattere idraulico e gestionale a cui dovranno ottemperare i progetti definitivi ed esecutivi delle opere evidenziando che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedere in conformità alle richieste del Consorzio stesso.</p> <p>Inoltre, in occasione della seduta del 04/04/2011 della Conferenza, il predetto Consorzio ha integrato con una ulteriore nota (P.G.2011.0088545 del 07/04/2011) le prescrizioni generali già fornite elencando le 53 interferenze con relative schede monografiche e fornendo osservazioni e prescrizioni specifiche da prendere in considerazione nello sviluppo del progetto definitivo e specifici grafici della rete consortile.</p> <p>Il Consorzio con le suddette note ha rappresentato il reticolo dei canali consorziali di propria competenza con funzione promiscua di scolo e irrigazione evidenziando che il reticolo idrografico consortile riveste un'importanza fondamentale per tutto il territorio, in quanto risulta l'unica possibilità di drenaggio delle acque di scolo dei succitati bacini e, contestualmente, vista la promiscuità di utilizzo dei canali consorziali, costituisce anche il vettore idraulico principale per la distribuzione irrigua delle acque approvvigionate dagli impianti e dalle prese localizzate lungo i Fiumi Po, Secchia e Panaro.</p> <p>Il Consorzio ha evidenziato che la particolarità del tracciato viario, in rilevato nel territorio interessato dalla competenza del consorzio stesso, nell'eventualità di rotte arginali dei fiumi Secchia e Panaro, costituirebbe una barriera invalicabile al deflusso delle acque, che quindi ristagnerebbero nelle porzioni di territorio poste a quote altimetriche più basse. Per far fronte a tale scenario sono state suggerite alcune soluzioni da adottare per garantire un'adeguata permeabilità e consentire quindi il deflusso verso nord delle acque in caso di rottura degli argini.</p> <p>Con riferimento alla rete idraulica consortile principale e secondaria il Consorzio ha elencato le problematiche generali e le prescrizioni da rispettare per la successiva fase progettuale. Si richiamano come parte integrante del presente verbale le note sopra citate, allegate al presente verbale, sia per quanto riguarda gli aspetti progettuali da prendere in considerazione per le dimensioni dei manufatti sia per consentire la manutenzione dei cavi consortili.</p> <p>In particolare, il Consorzio ha evidenziato che la sezione delle tombature e le altezze dei ponti dovranno tenere in considerazione il massimo livello di piena attualmente raggiungibile con un incremento medio del 30%, in considerazione delle risultanze di uno studio idrogeologico - idraulico eseguito dal Consorzio stesso in collaborazione con l'Università di Bologna che valuta i possibili afflussi meteorici con l'incremento della superficie urbanizzata nel territorio oggetto di intervento.</p> <p>Inoltre, il Consorzio ha prescritto di garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, richiedendo un indennizzo nel caso in cui non risultassero presenti nelle immediate vicinanze attraversamenti carrabili alternativi, per tener conto del maggiore tempo impiegato dagli addetti ai lavori per l'esecuzione delle manutenzioni e del maggiore percorso richiesto per provvedere alle lavorazioni stesse.</p> <p>Il Consorzio ha inoltre fatto presente che il tessuto idraulico primario e secondario è interconnesso ed integrato ad un reticolo minore estremamente capillare, non gestito direttamente dal Consorzio, senza il quale però non risulterebbe possibile esplicitare le funzionalità irrigue e di scolo preposte al Consorzio stesso. Il taglio radicale generato dal tracciato autostradale e dalle opere annesse sull'idraulica di tutto il territorio attraversato coinvolge a pieno titolo anche questo reticolo minore. A tal proposito, il Consorzio ha evidenziato che nelle successive fasi di progettazione dovranno essere previsti</p>				

sottopassi di opportuna dimensione per il convogliamento delle acque sia di scolo che irrigue e nel caso non potesse realizzarsi la continuità per ogni ramo idraulico considerato, e quindi si rendessero necessarie opere quali raccordi, collettamenti, deviazioni ecc., esse dovranno garantire l'omogeneità sia dei deflussi di scolo distribuiti sui cavi consortili analogamente alla situazione pregressa, sia di approvvigionamento irriguo relativamente ai pregressi punti di prelievo. In generale, dovranno essere conservate, adeguate ovvero ripristinate, tutte le opere idrauliche esistenti, di derivazione irrigua e/o di scolo delle acque, che risulteranno interessate dalle realizzande infrastrutture in progetto.

Il Consorzio ha precisato che i deflussi di scarico provenienti dalle piattaforme stradali e dalle aree di pertinenza (caselli, aree di sosta, deposito, ristoro ecc..) dovranno rispettare i parametri idraulici relativi sia alla quantità che alla qualità delle acque riversate nei cavi consorziali.

L'incremento di superfici impermeabili conseguenti alla realizzazione dell'opera non dovrà costituire un aggravio in termini di portata rilasciata nei canali ricettori consortili. Per contenere l'incremento di deflusso derivante dalle nuove superfici impermeabilizzate si dovranno prevedere idonee infrastrutture idrauliche per la laminazione della portata.

Il Consorzio ha anche evidenziato che la qualità delle acque riveste un aspetto di primaria importanza in quanto l'acqua veicolata durante il periodo primaverile-estivo viene utilizzata per fare irrigazione.

Ha inoltre ricordato la disciplina applicabile per quanto attiene alla tutela delle acque superficiali dagli inquinamenti, con esplicito riferimento al D.Lgs. n. 152/06 e successive modifiche ed integrazioni, alla direttiva della Del. Giunta Reg. Emilia Romagna n. 1860 del 18/12/2006 e alla Legge Regionale n. 4 del 6 marzo 2007. Il Consorzio ha inoltre precisato che gli scarichi non potranno essere attivati prima dell'avvenuto rilascio della relativa autorizzazione da parte degli Enti a ciò preposti e che il funzionamento dei manufatti di scarico non dovrà determinare interferenze con l'esercizio irriguo e di bonifica in merito alla qualità delle acque. Il Consorzio, evidenziando che tutti i canali indicati in relazione come possibili ricettori svolgono la funzione irrigua, ha precisato che nelle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva dovranno essere specificate nel dettaglio sia la portata prevista per ogni singolo scarico sia la modalità di interconnessione con i cavi consorziali.

In considerazione della durata dei lavori in progetto e delle relative fasi cantieristiche, il Consorzio ha segnalato che la fase di esecuzione dei lavori non dovrà interferire con l'esercizio idraulico di scolo o determinare interferenze con il servizio di approvvigionamento di acque pubbliche per fini irrigui.

Il Consorzio ha infine fornito indicazioni di carattere prescrittivo anche per quanto riguarda l'attività estrattiva nelle aree di cava confinanti con i cavi consorziali e indicato le modalità per l'ottenimento delle specifiche autorizzazioni all'esecuzione delle opere.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:

- In merito all'osservazione riguardante l'eventualità di rotte arginali dei fiumi Secchia e Panaro, si evidenzia che a fronte di queste problematiche l'allora Magistrato per il Po, oggi AIPO, ha realizzato numerosi ed importanti interventi di presidio idraulico quali le casse di espansione del Secchia e del Panaro, entrambe a monte del tracciato autostradale. Il rischio quindi si è notevolmente ridotto se non azzerato. Nel Progetto Definitivo non sono state pertanto adottate specifiche soluzioni atte a consentire il deflusso delle acque derivante da una rottura arginale di Secchia e Panaro, considerando questa eventualità scongiurata dagli interventi di messa in sicurezza idraulica di AIPO, già attuati o in programma, come ad esempio il potenziamento delle casse di espansione del Secchia oltre che in alcuni tratti sistemazioni arginali.
- Nello sviluppo del Progetto Definitivo si sono prese in esame le prescrizioni fornite dal Consorzio di Bonifica in riferimento alla rete idraulica consortile principale e secondaria, nelle successive schede di ottemperanza si è data evidenza di ciascuna prescrizione riferita agli specifici corsi d'acqua.
- Lo studio è stato condotto adottando parametri progettuali e di verifica cautelativi, estendendo le prescrizioni tecniche stabilite dall'Autorità di bacino per il Po nell'ambito del PAI anche sui canali principali. Tra i parametri progettuali si è scelta come condizione più critica la funzione di scolo. La portata massima è stata assunta, in accordo con l'esperienza e le indicazioni del Consorzio, pari alla massima portata sostenibile dall'attuale sezione idraulica, incrementata del 30% per poter risolvere i tratti di maggior criticità. Infatti le verifiche sono state impostate anche nell'ipotesi di adeguamento spondale lungo buona parte del tratto di corso d'acqua analizzato.
- E' stata prestata particolare attenzione nel garantire sempre la continuità di transito sulle sponde del canale ai mezzi consortili qualora nelle vicinanze degli stessi non fossero presenti accessi carrabili alternativi. Per consentire agli operatori del Consorzio di svolgere agevolmente le attività di manutenzione si riporta quanto segue:
 - per i ponti e viadotti sono stati previste e/o ripristinate le piste di servizio nell'intorno dell'impalcato. Tali piste sono state previste della larghezza di almeno 4.00 m e la luce rispetto alla quota del sottotrave di eventuali strutture (quali ad esempio i viadotti) consentono una altezza netta utile di almeno 5.00 m (valore di luce netta libera minima per la transitabilità delle strade non classificate).
 - i tombini di attraversamento dei corsi d'acqua gestiti dal Consorzio sono stati prolungati di 6.0m oltre la recinzione autostradale od il ciglio esterno del fosso di guardia stradale, nel caso delle viabilità di adduzione e collegamento, sia a monte che a valle della viabilità in progetto. Questi attraversamenti sono dotati di parapetto di protezione.
- Tutto il reticolo delle fitta rete di canali, fossi consortile e privati afferenti al rete gestita dal Consorzio di Bonifica Burana è stato censito, rilevato topograficamente per quanto possibile e per quei corsi d'acqua che avessero una base maggiore di 1,50m, ed è stata altresì condotta una mirata analisi volta a comprendere le interferenze che il corpo autostradale impatta sulla microcircolazione delle acque sia in termini distributivi (funzionali all'irrigazione) che scolanti. Il risultato dell'analisi consiste nell'aver individuato una prima rete di fossi di diverse dimensioni chiamati fossi di collegamento idraulico e che necessariamente dovranno essere poi integrati e corretti in sede di concertazione con i singoli proprietari terrieri in funzione delle specifiche richieste di conduzione agronomica dei terreni. Inoltre ed al fine di garantire sempre la continuità idraulica delle rete idrografica esistente, sono stati previsti tutta una serie di manufatti idraulici rappresentati da paratoie di diverse dimensioni, tubi irrigui in pressione contro-tubati e tombini per collegamenti idraulici e passi carrai.
- In merito a sistema di smaltimento delle acque di piattaforma. i criteri progettuali assunti derivanti in parte dal Progetto Preliminare, ma soprattutto dai numerosi incontri con i diversi attori per la gestione delle acque e dal rispetto di un assetto agronomico consolidato in

centinaia di anni, sono i seguenti.

- progettazione della rete di evacuazione delle acque di piattaforma dimensionata per tempo di ritorno TR=100 anni ad esclusione delle trincee per le quali il tempo di ritorno di progetto è quello duecentennale;
- non interferenza con la rete dei canali irrigui;
- non interferenza con i canali arginati;
- non interferenza con i canali promiscui ma già sofferenti;
- garantire sempre e ovunque la continuità idraulica dei campi sia ai fini di scolo che irrigui a monte ed a valle della infrastruttura stradale in progetto;
- riduzione massima dei sifoni e delle stazioni di sollevamento;
- rispetto del coefficiente udometrico di scarico e dei canali recettori imposti dal Consorzio di Bonifica;
- prevedere che ogni scarico sia dotato di manufatto di modulazione della portata e di depurazione delle acque;
- prevedere che ogni manufatto di scarico sia dotato di griglia anti-intrusione per evitare l'ingresso di animali di taglia nel corpo autostradale;
- invarianza di bacino afferente: non si può scaricare in un fosso o canale acque a lui non deputate originariamente.

Lo studio della rete di raccolta, laminazione, trattamento ed evacuazione, delle acque di piattaforma autostradale si è articolato attraverso le seguenti fasi:

- Individuazione dei recettori e dei loro limiti di portata sia attraverso il confronto con i diversi Consorzi di Bonifica che soprattutto con la realtà fisica del territorio;
- Analisi idrologiche: preliminarmente sono state ricavate le curve di possibilità pluviometrica caratteristiche per ogni ambito territoriale da utilizzare nel dimensionamento degli afflussi che sollecitano la rete, quindi si è proceduto alla trasformazione Afflussi/Deflussi tramite utilizzo di modellazione matematica;
- Schema idraulico di funzionamento delle reti di raccolta, smaltimento e trattamento: comprende l'individuazione dei manufatti elementari del drenaggio di piattaforma ed il relativo dimensionamento in funzione dei parametri di progetto assunti; comprende anche l'individuazione dei tratti omogenei e dei bacini ad essi afferenti;
- Verifiche idrauliche: comprende il dimensionamento dei fossi di guardia e l'impatto dello scarico delle acque di piattaforma con i limiti allo scarico imposti;
- Dimensionamento dei manufatti di modulazione, evacuazione, trattamento e laminazione.

La scelta dei corsi d'acqua riceventi le acque di piattaforma, pur accettando l'ipotesi dell'invarianza idraulica è stata suffragata da una serie di considerazioni che hanno poi trovato conforto in uno stretto rapporto con i rispettivi consorzi di Bonifica. Per prima cosa vengono esclusi i seguenti corpi idrici nei quali, per diverse motivazioni, non è possibile scaricare a gravità nessun refluo generato dalla piattaforma stradale:

- tutti i corsi d'acqua arginati;
- tutti i corsi d'acqua che hanno una vocazione esclusivamente irrigua;
- tutti i corsi d'acqua che pur non essendo pensili ed a vocazione promiscua sono già sofferenti;
- tutti i canali minori privati di modeste dimensioni .

Per i canali rimasti il Consorzio di Bonifica ha poi definito i limiti udometrici di scarico. Nei casi in cui il fosso fosse privato e di dimensioni comunque accettabili, quale collegamento al recettore finale idoneo per poter ricevere le acque di scarico, ed in cui era inevitabile dover scaricare, si è prevista una ricalibratura della sezione di deflusso, dal punto di immissione fino

al ricevente. Infine, oltre ai vincoli rappresentati dai limiti normativi sia qualitativi che di deflusso allo scarico sopra menzionati, i fossi di scolo delle acque di piattaforma autostradale sono stati calibrati per garantire sempre e ovunque un volume di laminazione almeno pari a 500 m³/ha di superficie impermeabilizzata.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.1	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A14AWS06 - C03CWS02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>CANALE SABBIONCELLO cod. interferenza da progetto preliminare M020; cod. interferenza da cartografia Burana 1</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti. • Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 4,00 x 4,00 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Sabbioncello (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso. • Sulla planimetria visionata (elaborato n. PP.01.08.08) è indicata la realizzazione di un cavalcavia sull'attuale percorso della S.P. n. 5 "di Cavezzo" del quale però non si è trovato nessun elaborato grafico specifico. Avendo invece individuato gli elaborati relativi ad un tracciato di variante al tratto di S.P. n. 5 "di Cavezzo" succitato, si ipotizza che il cavalcavia in parola non venga realizzato. • E' importante conoscere il destino del ponte stradale della S.P. n. 5 "di Cavezzo", esistente sul Canale Sabbioncello, perché una sua eventuale demolizione comporterebbe la necessità di realizzare, al suo posto, un tratto di protezione spondale, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, dando così continuità al tratto di rivestimento già previsto sotto la sede autostradale. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta nell'elaborato di progetto PP.01.08.08, che prevede l'attraversamento del Canale Sabbioncello mediante realizzazione di un viadotto ad unica campata da m. 30,00 è accettabile. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Sabbioncello (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. • La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per m. 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m. 10,00 a valle, speculare all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Sabbioncello. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. • Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Sabbioncello (in destra ed in sinistra 				

idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio non inferiore alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 4,00 a m. 3,50.

- Opera soggetta a rilascio di NULLA-OSTA.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La difesa spondale si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo del canale realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno per un tratto complessivo di circa 31 m in corrispondenza dell'attraversamento della viabilità C03 e per circa 97 m in corrispondenza del ponte autostradale.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Per quanto riguarda la continuità monte/valle delle piste di servizio, in corrispondenza del ponte autostradale sono previsti due sottovia scatolari (uno in sponda destra e uno in sponda sinistra) di altezza 4.30 e larghezza 4.62m. In corrispondenza del ponte relativo alla viabilità di collegamento C03 sono invece state previste delle rampe di salita/discesa dalla strada in progetto sempre per garantire l'accesso ai mezzi del Consorzio sia a monte che a valle dell'attraversamento e su entrambe le sponde.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

Per quanto riguarda invece il ponte della viabilità di collegamento, il suo posizionamento rispetto al Progetto Preliminare è cambiato e il transito delle macchine operatrici del Consorzio viene garantito tramite le rampe di accesso alla strada in progetto. Le altre prescrizioni relative a rivestimento in massi e tombinamento del fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello sono state tutte recepite nel presente progetto.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_02_A
 PD_0_A14_AWS06_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A14_AWS06_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_C03_CWS02_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_C03_CWS02_0_WW_PZ_02_A

<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.1.bis	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Negli elaborati di progetto il canale è stato erroneamente individuato con il nome di "Fosso 4" mentre in realtà si tratta del "Fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello", vettore di scolo in gestione al Consorzio della Bonifica Burana. La quota di scorrimento interna alla tombinatura è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con tubi circolari aventi diametro interno di mm. 1200 non è accettabile. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un manufatto scatolare di dimensioni pari a 3,0 x 2,5m. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p>				

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

FOSSO DI GUARDIA IN DESTRA DEL CANALE SABBIONCELLO: l'interferenza con la viabilità in progetto è stata risolta con un tombino scatolare 3.0m di base e 2.5m di altezza, lungo 91 m per l'attraversamento autostradale un secondo scatolare delle medesime dimensioni, lungo 48m per l'attraversamento della viabilità di collegamento C03.

Come concordato con il Consorzio in sede CDS e degli incontri che si sono succeduti, la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_02_A
 PD_0_A14_AWS06_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A14_AWS06_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_C03_CWS02_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_C03_CWS02_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_06_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.2	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A14ATS10			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE ZALOTTA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M021 cod. interferenza da cartografia Burana 2</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La quota di scorrimento interna allo scatolare è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tomlinatura del canale con elementi scatolari da m. 4,00 x 2,50 (base x altezza) è accettabile. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tomlinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tomlinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tomlinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. A inizio e fine tomlinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tomlinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. Opera soggetta a rilasci o di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

DUGALE ZALOTTA: L'interferenza con l'autostrada viene risolta con uno scatolare 4.0X2.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 15.00msm. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

In corrispondenza dell'interferenza tra il Dugale Zalotta e la rotatoria della viabilità C03 a sud dell'autostrada è stato previsto il mantenimento dell'attraversamento esistente.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_06_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.3	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A15ATS11			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSA BERNARDI</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare M022 codice interferenza da cartografia di Burana 3</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si nota la presenza di una pista di servizio collegata a un "sottovia strada podereale" (elaborato PP.02.03.04.03) che potrebbe fungere da collegamento per i mezzi di manutenzione, ma non si hanno riscontri grafici per il dimensionamento dei sottopassi e delle relative quote di esercizio. • La quota di scorrimento interna alla tombinatura di progetto è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il dimensionamento degli scatolari proposti (m. 4,00 x m.2,50) è accettabile. • La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 monte e terminare a m. 10,00 a valle dai piedi dei rispettivi rilevati stradali della viabilità di servizio o accantieramento (viabilità segnalata sulla tavola PP.02.03.04.03) al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione del canale FOSSA BERNARDI. • In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo}, per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile</p>				

garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario

Relazione di ottemperanza:

FOSSA BERNARDI: L'interferenza con l'autostrada viene risolta con uno scatolare 4.00X2.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 13.80msm. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_07_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.4	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A15ATS12			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE SMIRRA DI CONFINE IN SINISTRA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare M023 codice interferenza da cartografia di Burana 4</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per l'attraversamento in parola il progetto prevede la posa di tubazioni con diametro interno di 1200 mm, dimensione che però risulta insufficiente per le esigenze idrauliche del canale. • La quota di scorrimento interna alla tombinatura di progetto è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. Si dovrà invece considerare come quota di fondo, la quota di progetto del cavo Consorziale ovvero fare riferimento alle quote di fondo dei manufatti idraulici esistenti sullo stesso canale in prossimità dell'intervento. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il canale DUGALE SMIRRA DI CONFINE IN SINISTRA deve essere tombinato mediante posa in opera di elementi scatolari aventi dimensioni interne di m. 3,00 x m. 2,50 (base x altezza). • La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 monte e terminare a m. 10,00 a valle dai piedi dei rispettivi rilevati stradali della viabilità di servizio o accantieramento (viabilità segnalata sulla tavola PP.02.03.04.03) al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione. • In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis tenninali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un</p>				

incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

DUGALE SMIRRA DI CONFINE IN SINISTRA: L'interferenza con l'autostrada viene risolta con uno scatolare 3.00X2.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 15.06msm. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_07_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.5	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A15ATS13			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE RAMEDELLO</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M024 cod. interferenza da cartografia di Burana 5</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Negli elaborati di progetto il canale è indicato come Dugale Ramedillo, il nome corretto è in realtà DUGALE RAMEDELLO. Per l'attraversamento in parola il progetto prevede la posa di tubazioni con diametro interno di 1200 mm, dimensione che però risulta insufficiente per le esigenze idrauliche del canale. La quota di scorrimento interna alla tombinatura di progetto è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. Si dovrà invece considerare come quota di fondo, la quota di progetto del cavo Consorziale ovvero fare riferimento alle quote di fondo dei manufatti idraulici esistenti sullo stesso canale in prossimità dell'intervento. Nella planimetria dell'elaborato n. PP.01.08.14.02 il canale è segnato erroneamente con andamento rettilineo anche ad ovest del tracciato autostradale; in realtà il canale proviene da sud e compie una curva, di circa 90°, in direzione est immediatamente a monte dell'intersecazione con il tracciato autostradale in progetto. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Il canale DUGALE RAMEDELLO deve essere tombinato mediante posa in opera di elementi scatolari aventi dimensioni interne di m. 2,00 x m. 1,25 (base x altezza). La tombinatura dovrà avere inizio m. 10,00 a monte della curva del canale, proseguire fin sotto la "piattaforma autostradale" ed oltre il massimo ingombro della stessa per ulteriori m. 10,00 al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione del canale. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento da parte dei mezzi meccanici preposti alla manutenzione. In corrispondenza della curva compiuta dal canale prima di essere intersecato dall'autostrada, dovrà essere realizzato in opera un pozzetto in C.A. di raccordo tra i due tratti rettilinei di canale, all'interno del quale dovrà essere innestato il fosso privato proveniente da ovest; detto fosso potrà essere "intubato" con tubazioni con diametro interno di 1200 mm. (salvo diversa disposizione da parte dei privati e/o Enti locali competenti). A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. 				

- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

DUGALE RAMEDELLO: L'interferenza con l'autostrada viene risolta con uno scatolare 2.00X1.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 15.62msm. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_07_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.6	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A15ATS14			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE CUCCO</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M026 codice interferenza da cartografia Burana 6</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nell'elaborato n. PP.01.08.14.02 è indicata la realizzazione della deviazione del canale; detta deviazione comporterebbe la formazione di n. 3 curve su un tratto che attualmente è rettilineo. Sull'elaborato n. PP.02.03.04.03 non vi è invece traccia di deviazione del canale. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta nell'elaborato di progetto n. PP.01.08.14.02, che prevede la tombinatura del canale DUGALE CUCCO con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza) è accettabile. Il canale dovrà essere mantenuto nella sua attuale posizione e non potrà essere deviato e/o spostato. Il canale verrà a trovarsi di fianco al previsto "sottovia strada poderale" (elab. n. PP.02.03.04.03). In considerazione di ciò la tombinatura del canale consorziale dovrà partire m. 10,00 prima dell'inizio della rampa di discesa del sottovia e terminare m. 10,00 dopo il termine della rampa di salita del sottovia stesso, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori preposti alla manutenzione del canale. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento da parte dei mezzi meccanici preposti alla manutenzione del canale. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il rivestimento delle sponde e del fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i suddetti manufatti di contenimento in C.A. e la sezione a "cielo aperto" del canale, rivestimento da realizzare mediante posa in opera di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg.) con intasamento in calcestruzzo, per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. Nella realizzazione della tombinatura dovranno essere messe in pratica tutte le accortezze possibili affinché l'acqua convogliata nella tombinatura stessa non filtri verso la parte più depressa dell'adiacente sottovia. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

L'interferenza con l'autostrada viene risolta con uno scatolare 3.00X2.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 15.30msm. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

In prossimità del tombino è previsto un sottovia poderale (V13), il quale consente ai mezzi di bonifica di oltrepassare il rilevato autostradale.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_07_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.7	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A16AWS07			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DIVERSIVO DI BURANA I cod. interferenza da progetto preliminare M027 cod. interferenza da cartografia Burana 7</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti. • Il rivestimento a protezione della sezione del canale, nel suo sviluppo longitudinale, non rispecchia le esigenze consorziali. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta nell'elaborato di progetto PP.01.08.08, che prevede l'attraversamento del canale Diversivo di Burana mediante realizzazione di viadotto ad impalcato metallico in unica campata di m. 60,00 con altezza dell'impalcato dal piano campagna sottostante di m. 6,50 in sinistra idraulica e m. 5,75 in destra idraulica, con creazione di viabilità in sinistra idraulica - utilizzabile anche dai mezzi preposti alla manutenzione del canale è accettabile. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Diversivo di Burana (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. • La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m. 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per m. 10,00 a valle, specularmente all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del canale Diversivo di Burana. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento</p>				

stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La difesa spondale in corrispondenza dell'attraversamento si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo del canale realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno 10 m a monte e a valle di ogni attraversamento oltre che sotto l'impalcato dei ponti.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Per quanto riguarda la continuità monte/valle delle piste di servizio è garantito un franco dall'intradosso dell'impalcato di almeno 4 m.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_03_A
 PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_V24_VWS02_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.8	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A17ATS15			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE CERESA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M029 cod. interferenza da cartografia Burana 8</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La quota di scorrimento interna allo scatolare è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che</p>				

essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario

Relazione di ottemperanza:

DUGALE CERESA: L'interferenza con l'autostrada viene risolta con uno scatolare 3.00X2.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 15.00 msm. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_08_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.9	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A18AWS08			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CANALE DIVERSIVO DI CAVEZZO cod. interferenza da progetto preliminare M030 cod. interferenza da cartografia Burana 9</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti. • La scarsa "luce» tra l'intradosso dell'impalcato autostradale in progetto e le sponde del canale (m. 3,10 in sinistra idraulica e m. 2,60 in destra idraulica) non permette il transito delle macchine operatrici preposte alla manutenzione ordinaria e straordinaria del canale. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede l'attraversamento del Canale Diversivo di Cavezzo mediante realizzazione di viadotto con lunghezza della campata di m. 40,00 e con altezza dell'impalcato dal piano campagna sottostante di m. 3,10 in sinistra idraulica e m. 2,60 in destra idraulica, non è accettabile. • L'intradosso dell'impalcato autostradale dovrà garantire una luce minima di m. 4,00 dal piano campagna per garantire il transito delle macchine operatrici preposte alla manutenzione ordinaria e straordinaria del canale. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Diversivo di Cavezzo (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p>				

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La difesa spondale si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno per un tratto complessivo di circa 68 m in corrispondenza dell'attraversamento.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Difficilissimo è stato, invece, garantire nelle immediate vicinanze del ponte la continuità del passaggio monte/valle per la manutenzione, infatti la presenza della trincea di San Giacomo Roncole che parte proprio in corrispondenza della sponda sinistra, impone che:

- a) in sponda destra il Consorzio potrà utilizzare o un sottovia scatolare di dimensioni 3.00x3.00m che serve da pista ciclabile, oppure potrà spingersi oltre e recuperare il successivo passaggio in corrispondenza di Via Imperiale.
- b) in sponda sinistra si prevede invece di garantire il passaggio monte-valle ai mezzi del Consorzio utilizzando le strade comunali esistenti compreso il cavalcavia della SS 12.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_A18_AWS08_0_WW_RI_01_A
PD_0_A18_AWS08_0_WW_PZ_01_A
PD_0_A18_AWS08_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.10	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A19ATS16			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO BRUINO</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M031 cod. interferenza da cartografia Burana 10</p> <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale. • In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m.10,00 a valle. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

CAVO BRUINO: L'interferenza viene risolta con uno scatolare 3.00X2.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 20cm e quindi posta a 17.56msm.

Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_09_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.11	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A19ATS17			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>ALLACCIANTE CAVO BRUINO-FOSSA REGGIANA ALTA cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 11</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nella planimetria di raffronto (elaborato n. PP.02.03.04.04) è indicata graficamente la realizzazione del "sottovia strada Viazzolo-Picca" ma non è stata considerata la presenza del canale consorziale denominato ALLACCIANTE CAVO BRUINO- FOSSA REGGIANA ALTA, che di fatto è ubicato in adiacenza ad est della succitata "strada Viazzolo-Picca".</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito. Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. N. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provveder in conformità alle richieste del Consorzio</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

L'interferenza viene risolta con due scatolari 2.00X1.50 la cui quota di fondo risulta sprofondata di 10cm e quindi posta a 17.75msm. Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Le dimensioni dell'Allacciante sono state accettate dal Consorzio in seguito a nostra richiesta scritta, per documentare tale scelta si allega risposta del Consorzio.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_09_A
<u>Documentazione allegata</u>	Allegato 3 ID 21.11-14-25-27 (Consorzio Burana)
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.12	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A19AWS99 – A19AWSA0			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSO SCAVRONA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M032 cod. interferenza da cartografia Burana 12</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Negli elaborati di progetto il canale è stato erroneamente individuato con il nome di "Fossa Reggiana Alta" mentre in realtà si tratta del "Fosso Scavrona", vettore ad uso promiscuo (scolo e irrigazione) di proprietà privata ma in uso e manutenzione al Consorzio della Bonifica Burana. La quota di scorrimento interna allo scatolare è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. Opera soggetta a rilascio di NULLA-OSTA 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un</p>				

incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

FOSSO SCAVRONA: la viabilità in progetto, a differenza del tracciato del progetto preliminare, non interferisce con la Fossa Scavrona, per tale motivo non si prevede alcun attraversamento idraulico.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_09_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.13	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A22AWS09			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DIVERSIVO DI BURANA II cod. interferenza da progetto preliminare M035 cod. interferenza da cartografia Burana 13</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Diversivo di Burana II è accettabile. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo, senza soluzione di continuità, su tutta la sezione del Canale Diversivo di Burana (sponde e fondo) sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle dello stesso. La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per mi. 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per mi. 10,00 a valle, specularmente all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Diversivo di Burana. Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) risezionamento e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale in corrispondenza dell'attraversamento si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo del canale realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno 10 m a monte e a valle di ogni attraversamento oltre che sotto l'impalcato dei ponti.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Per quanto riguarda la continuità monte/valle delle piste di servizio è garantito un franco dall'intradosso dell'impalcato di almeno 4 m.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_03_A PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_01_A PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_02_A PD_0_V24_VWS02_0_WW_PZ_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.14	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A23ATS20			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSO PAVIGNANE</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 14 viabilità</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Il Fosso Pavignane è un fosso privato a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue.</p> <p>Tale corso d'acqua, pur non essendo Indicato nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), viene interessato dal tracciato autostradale (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del Canale Diversivo di Burana, lungo la via Grande (Comune di San Felice s/P).</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot n. 3657 trasmessa in data 08/30/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

FOSSO PAVIGNANE: proprio nelle vicinanze della presa dalla Burana troviamo il cavalcavia di via Grande dove si colloca la prima delle 3 intersezioni. Poco più a valle è la stessa autostrada ad interferire con il canale, poi proseguendo verso Nord ritroviamo di nuovo il cavalcavia di Via Grande con la sua rotonda finale ad interagire con lo stesso Fosso.

Il canale, nel tratto d'interferenza, scorre in adiacenza alla strada di Via Grande con sezione in scavo di forma trapezoidale con fondo in terra e sponde inerbite sfalciate regolarmente.

Nei tratti interferiti le sezioni presentano forma trapezoidale con una base maggiore 3.60m base minore 1.30m ed altezza 1.00m. La quota di fondo in corrispondenza degli attraversamenti è posta rispettivamente da Sud verso Nord a 13.10 msm, 12.80msm sotto l'autostrada e 12,00 con l'interferenza della rotonda finale. Tutte le interferenze risultano sprofondate di 20cm per cui le quote sono rispettivamente 12.90 msm., 12,60 msm e 11,80 msm per l'ultimo attraversamento. Gli attraversamenti sono stati risolti tramite scatolari 2,00x2,00 per il primo e secondo attraversamento, mentre per quello a Nord il fosso è stato suddiviso in due rami di cui il primo con tubazione diam1000 per portare acqua alla Cascina Corte Bassa, mentre il secondo con uno scatolare 1,50x1,00 che poi di fatto si collega con lo scarico del Castellina e quindi prosegue la sua corsa verso Nord. Entrambi i flussi sono governabili tramite sostegni con paratoie provviste di volantino di manovra.

Per tutti i casi la tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo.

Le dimensioni degli scatolari 2,0mx2,0m sono state accettate dal Consorzio in seguito a nostra richiesta scritta, per documentare tale scelta si allega risposta del Consorzio.

In corrispondenza della terza interferenza, rotonda a nord dell'autostrada, non è stato possibile prevedere uno scatolare 2,0x2,0, poiché tali dimensioni comportano un significativo innalzamento della livelletta stradale con conseguenti difficoltà nel consentire di raccordare correttamente il ramo di raccordo con la rotonda.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_11_A

Documentazione allegata

Allegato 3 ID 21.11-14-25-25 (Consorzio Burana)

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.15	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A23ATS21			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSO LUNGO</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M036 cod. interferenza da cartografia Burana 15</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> In merito alla sezione dell'interferenza individuata graficamente nell'allegato PP.01.08.14.03, si segnala che essa risulta errata - non c'è corrispondenza né con la relazione né con la pianta -, per cui non può essere effettuata una valutazione completa relativamente al manufatto proposto. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 1.5 x 1.5 non risulta accettabile. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un manufatto scatolare di dimensioni paria 2,0 x 1,5 m. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale comprendente struttura autostradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento</p>				

stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Nel tratto interferito la sezione presenta una forma trapezoidale con una base maggiore 6.50m base minore 2.15m ed altezza 1.00m. La quota di fondo in corrispondenza dell'attraversamento è posta a 10.70 msm. L'interferenza con la strada viene risolta con uno scatolare 2.00x2.00m la cui quota di fondo è posta a 10.50 sprofondata di 20cm.

La tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

L'aumento delle dimensioni dello scatolare da 1,5m di altezza, come da prescrizioni, a 2,0m, deriva dai risultati delle verifiche idrauliche, le quali dimostrano che con uno scatolare 2,0mx1,5m non sarebbe garantito il franco di luce libera del 30% sulla portata massima sostenibile (Qms) incrementata del 30%.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_12_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.16	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	S03SWS01			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DIVERSIVO DIBURANA IV</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare M036a cod. interferenza da cartografia Burana 16 viabilità</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti. • La scarsa luce tra l'intradosso dell'impalcato autostradale e le sponde del canale non permette il transito dei mezzi d'opera. Sulla planimetria visionata (elaborato n. PP.01.08.09) non sono prospettate soluzioni puntuali per garantire la continuità di transito sul canale; è proposta in alternativa (elaborato n. PP. 02.03.04.05) la realizzazione di uno svincolo dedicato al raggiungimento della attuale viabilità arginale • Il rivestimento in sasso trachitico in progetto a protezione delle sponde riduce l'attuale alveo. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Diversivo di Burana IV è accettabile. • Il tratto a valle del ponte sopra indicato, intercluso dalla viabilità dell'autostazione San Felice s/P- Finale Emilia, deve essere raggiunto da una viabilità dedicata in uscita dalla rotatoria di svincolo in progetto. La suddetta viabilità deve essere adeguatamente dimensionata per consentire l'agevole transito dei mezzi d'opera, e quindi di larghezza non inferiore ai 4 m. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Diversivo di Burana (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. • La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per m 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per mi. 10,00 a valle, speculari all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Diversivo di Burana. • La sezione attuale del canale non deve essere diminuita dalla posa in opera della difesa spondale. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) risezionamento e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale in corrispondenza dell' attraversamento si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo del canale realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno 10 m a monte e a valle di ogni attraversamento oltre che sotto l'impalcato dei ponti.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Nel caso del ponte Burana IV sono stati previsti per il passaggio monte/valle due sottovia scatolari di dimensioni 4x4.15 m (sinistra idraulica) e 4x 3.65m (destra idraulica).

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_03_A
PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_01_A
PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_02_A
PD_0_V24_VWS02_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.17	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A24AWS10			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DIVERSIVO DI BURANA III cod. interferenza da progetto preliminare M037 cod. interferenza da cartografia Burana 17</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti. La scarsa luce tra l'intradosso dell'impalcato autostradale e le sponde del canale non permette il transito dei mezzi d'opera. La soluzione prospettata in progetto prevede l'ampliamento dell'alveo con la creazione di due banchine di larghezza pari a 3m e altezza dall'impalcato pari a 4.25. La larghezza di tali banchine risulta insufficiente per il passaggio di tutte le tipologie di mezzi addetti alla manutenzione ordinaria e straordinaria. La quota di fondo delle sopra indicate banchine non risulta funzionale al transito dei mezzi durante tutto il periodo in cui il Diversivo di Burana risulta invasato per finalità irrigue in quanto inferiore al pelo libero dell'acqua. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Diversivo di Burana III non è accettabile. Con riferimento alla banchine in progetto, la larghezza dovrà essere non inferiore a 4 m per ciascuna sponda e la quota di fondo dovrà essere tale da risultare superiore alla quota di invaso durante la stagione irrigua, mantenendo un'altezza dall'Impalcato non inferiore a m 3,5; rispetto al progetto proposto, quindi, le sponde dovranno essere riprofilate non solo per garantire tale spazio di transito nel tratto al disotto del viadotto, ma anche nei tratti a monte e valle per il corretto raccordo tra la sponda esistente e quella in progetto provvista di banchine La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Diversivo di Burana (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per mi. 10,00 a valle, specularmente all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Diversivo di Burana. Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) risezionamento e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale in corrispondenza dell'attraversamento si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo del canale realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno 10 m a monte e a valle di ogni attraversamento oltre che sotto l'impalcato dei ponti.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Per quanto riguarda la continuità monte/valle delle piste di servizio è garantito un franco dall'intradosso dell'impalcato di almeno 4 m.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_03_A
PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_01_A
PD_0_A16_AWS07_0_WW_PZ_02_A
PD_0_V24_VWS02_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.18	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A25ATS22			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">SCOLO SANT'ALO'</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M038 cod. interferenza da cartografia Burana 18</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> In prossimità del tracciato autostradale principale, lo Scolo Sant'Alò viene ulteriormente attraversato dalla viabilità di collegamento tra lo svincolo dell'Autostazione S. Felice sul Panaro- Finale Emilia e la viabilità secondaria di collegamento tra la S.C. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (M007) (cfr. PP.02.03.04.05). Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza di quest'ultimo attraversamento con il canale non sono state in alcun modo trattate. In questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito. Essendo comunque le due opere di viabilità contigue, le osservazioni e prescrizioni di seguito riportate vanno intese per un'unica opera di tombinatura che non deve presentare discontinuità nell'area di separazione tra le due arterie. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 3,0 x 2,5 risulta accettabile. Una eventuale deviazione del corso d'acqua in interferenza con la viabilità secondaria non risulta accettabile. Lo Scolo Sant'Alò dovrà mantenere il proprio tracciato originario, per cui dovrà essere tombinato, senza soluzione di continuità, per tutta la lunghezza dell'interferenza con la viabilità mediante un unico manufatto scatolare di dimensioni paria 3,0 x 2,5 m. Nello specifico si sottolinea che il tratto intercluso tra le due realizzande strade non potrà essere lasciato a cielo aperto, per cui dovrà essere completamente tombinato con le medesime dimensione sopra indicate. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte della viabilità secondaria posta a sud del tracciato autostradale e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale comprendente struttura autostradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. 				

- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Nel tratto interferito la sezione presenta una forma trapezoidale con una base maggiore 3.10m base minore 0.6m ed altezza 1.30m. La quota di fondo in corrispondenza dell'attraversamento dell'autostrada è a quota 12,13msm. L'interferenza è risolta con un tombino scatolare 3.00x2.50m la cui quota di scorrimento è sprofondate di 20cm.

La tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_12_A
 PD_0_C07_CWS07_0_WW_P2_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.19	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A25ATS23			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO CANALAZZO</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M039 cod. interferenza da cartografia Burana 19</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il Cavo Canalazzo viene attraversato in 2 punti adiacenti dal tracciato autostradale principale e dalla viabilità secondaria di collegamento tra la s.e. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (M007). Essendo le due opere di viabilità contigue, le osservazioni e prescrizioni di seguito riportate vanno intese per un'unica opera di tombinatura che non deve presentare discontinuità nell'area di separazione tra le due arterie. • L'interferenza del corso d'acqua con la viabilità in progetto viene risolta mediante deviazione del tracciato del cavo e tombinatura in corrispondenza delle strade. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione paria m 3,0 x 2,5 risulta accettabile. • La deviazione del corso d'acqua in interferenza con la viabilità secondaria non risulta accettabile. • Il Cavo Canalazzo dovrà mantenere il proprio tracciato originario, per cui dovrà essere tombinato, senza soluzione di continuità, per tutta la lunghezza dell'interferenza con la viabilità mediante un unico manufatto scatolare di dimensioni pari a 3,0 x 2,5 m. Nello specifico si sottolinea che il tratto intercluso tra le due realizzande strade non potrà essere lasciato a cielo aperto, per cui dovrà essere completamente tombinato con le medesime dimensione sopra indicate. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale/viabilità secondaria comprendente struttura stradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione. • In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Nel tratto interferito la sezione presenta una forma trapezoidale con una base maggiore 9.10m base minore 2.00m ed altezza 2.10m. La quota di fondo in corrispondenza dell'attraversamento è posta a 11.16 msm. L'interferenza con la strada viene risolta con uno scatolare 3.00x2.50 la cui quota di fondo è posta a 10.96 sprofondata di 20cm.

La tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_13_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.20	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A28AWS11			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO VALLICELLA cod. interferenza da progetto preliminare M040 cod. interferenza da cartografia Burana 20</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il Cavo Vallicella viene attraversato in 2 punti adiacenti dal tracciato autostradale principale e dalla viabilità secondaria di collegamento tra la s.e. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (cod. M007). • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Vallicella è accettabile. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Cavo Vallicella (sponde e fondo), sotto l'impalcato dei due ponti senza soluzione di continuità, e per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. • La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per m. 10,00 a valle, specularmente all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Cavo Vallicella. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile</p>				

garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) risezionamento e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne, sulle banche e sul fondo ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno per un tratto complessivo di circa 88 m in corrispondenza degli attraversamenti.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono integralmente le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A28_AWS11_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A28_AWS11_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A28_AWS11_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_A28_AWS11_0_WW_PZ_03_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.21	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A29ATS24			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSETTA VECCHI</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M041 cod. interferenza da cartografia Burana 21</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> In prossimità del tracciato autostradale principale, Fossetta Vecchi viene ulteriormente attraversato dalla viabilità secondaria di collegamento tra la s.e. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (M007) (cfr. PP.02.03.04.05). Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza di quest'ultimo attraversamento con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito. Essendo comunque le due opere di viabilità contigue, le osservazioni e prescrizioni di seguito riportate vanno intese per un'unica opera di tombinatura che non deve presentare discontinuità nell'area di separazione tra le due arterie. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 3,0 x 2,5 non risulta accettabile. La Fossetta Vecchi dovrà essere tombinata, senza soluzione di continuità, per tutta la lunghezza dell'interferenza con la viabilità mediante un unico manufatto scatolare di dimensioni pari a 4,0 x 2,5 m. Nello specifico si sottolinea che il tratto intercluso tra le due realizzande strade non potrà essere lasciato a cielo aperto, per cui dovrà essere completamente tombinato con le medesime dimensione sopra indicate. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale/viabilità secondaria comprendente struttura stradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Nel tratto interferito la sezione presenta una forma trapezoidale con una base maggiore 6.00m base minore 1.50m ed altezza 1.60m. La quota di fondo in corrispondenza dell'attraversamento è posta a 11.47 msm. L'interferenza con la strada viene risolta con uno scatolare 4.00x2.50 la cui quota di fondo è posta a 11.27 sprofondata di 20cm.

La tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_13_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.22	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A32AWS13			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CANALE COLLETTORE ACQUE ALTE cod. interferenza da progetto Preliminare M043 cod. interferenza da cartografia Burana 22</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome principale del canale in questione è Canale Collettore Acque Alte e non Canale di Foscaglia come compare in alcuni elaborati progettuali. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva alla sommità arginale lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Collettore Acque Alte è accettabile. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Collettore Acque Alte, fino a raggiungere le sommità arginali, e per 2,00 m oltre tale sommità sull'esterno dell'argine stesso. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

Tutte le prescrizioni sono state rispettate nel PD. La portata di riferimento per la progettazione è stata definita come portata massima a piene rive (definita come valore medio sull'intero tratto di canale studiato) incrementata del 30%.

Il rivestimento spondale in massi è stato esteso a tutta la sezione bagnata, al coronamento superiore degli argini e risvoltata sul petto esterno per 2m.

Sono stati utilizzati massi di pezzatura 100-300 kg con intasamento in calcestruzzo.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A32_AWS13_0_WW_RI_01_A PD_0_A32_AWS13_0_WW_PZ_01_A PD_0_A32_AWS13_0_WW_PZ_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.23	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A34AWS14			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M045 cod. interferenza da cartografia Burana 23</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome principale del canale in questione è Canale Emissario Acque Basse e non Canale Palata-Reno come compare in alcuni elaborati progettuali. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva alla sommità arginale lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione. • Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 3,50 x 5,00 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Emissario Acque Basse è accettabile. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Emissario Acque Basse, fino a ridosso delle spalle del ponte. • Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 5 a m. 3,50. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario

Relazione di ottemperanza:

Tutte le prescrizioni indicate sono state rispettate nel PD.

La portata di riferimento è stata definita a seguito delle note integrative fornite dal Consorzio durante lo sviluppo del PD (prot. 4079 del 21/03/2012, prot. 4668 del 27/03/2012) e pari alla portata centennale in $Q_{100}=81\text{m}^3/\text{s}$.

Il rivestimento spondale è stato esteso a tutta la sezione bagnata dell'alveo e risvoltato sulle sponde per 5m fino alle spalle esterne.

Il passaggio dei mezzi operativi del consorzio è stato ricavato non con sottopassi scatolari bensì direttamente sotto il ponte garantendo il transito su due piste, rispettivamente in destra e sinistra idraulica, aventi larghezza $B=5\text{m}$ ed altezza utile $H=4.40\text{m}$ in destra e $H=4.66\text{m}$ in sinistra.

I massi utilizzati per il rivestimento spondale hanno pezzatura 100-300 kg e sono previsti intasati con calcestruzzo.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A34_AWS14_0_WW_RI_01_A
 PD_0_A34_AWS14_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A34_AWS14_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.24	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	C03CWS02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CANALE SABBIONCELLO</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 24</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con la realizzazione del ponte sul Canale Sabbioncello (per la creazione della variante alla strada Provinciale n. 5 "di Cavezzo") si interrompe di fatto la continuità di passaggio monte-valle ai mezzi di servizio preposti alla sorveglianza e alla manutenzione del canale stesso. • Non è stata prevista nessuna protezione nella sezione d'alveo del Canale Sabbioncello in corrispondenza dell'attraversamento. • Il tombinamento del fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello è riscontrato solo graficamente nella sezione dell'elaborato n. PP.02.08.27 ma non risulta dimensionato. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede l'attraversamento del Canale Sabbioncello mediante la realizzazione di un ponte avente la quota dell'intradosso dell'impalcato quasi pari alla quota della campagna circostante, non è accettabile. • L'intradosso dell'impalcato del ponte dovrà garantire una luce minima di m. 4,00 dal piano campagna per garantire il transito delle macchine operatrici preposte alla manutenzione ordinaria e straordinaria del canale. • Dovrà essere realizzato il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, in modo continuo su tutta la sezione del Canale Sabbioncello (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Il tombinamento del fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello, sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle, dovrà essere realizzato mediante manufatto scatolare di dimensioni pari a 3,0 x 2,5 m • Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) risezionamento e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo del canale realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno per un tratto complessivo di circa 31 m in corrispondenza dell'attraversamento della viabilità C03.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Per quanto riguarda la continuità monte/valle delle piste di servizio, in corrispondenza del ponte relativo alla viabilità di collegamento C03 sono invece state previste delle rampe di salita/discesa dalla strada in progetto sempre per garantire l'accesso ai mezzi del Consorzio sia a monte che a valle dell'attraversamento e su entrambe le sponde.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

Per quanto riguarda il ponte della viabilità di collegamento, il suo posizionamento rispetto al Progetto Preliminare è cambiato e il transito delle macchine operatrici del Consorzio viene garantito tramite le rampe di accesso alla strada in progetto. Le altre prescrizioni relative a rivestimento in massi e tombinamento del fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello sono state tutte recepite nel presente progetto.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_02_A
 PD_0_A14_AWS06_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_A14_AWS06_0_WW_PZ_02_A
 PD_0_C03_CWS02_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_C03_CWS02_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.25	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	C03CTS05			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSO PRADELLA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 25 viabilità</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Il Fosso Pradella è un canale a carattere promiscuo in gestione al Consorzio della Bonifica Burana. Detto corso d'acqua, pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (elaborato n. PP.02.03.04.03) sembra venire interessato dalla realizzazione della variante alla strada Provinciale n. 5 "di Cavezzo" (inizio rampa nord del ponte per l'attraversamento del Canale Sabbioncello).</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito. Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

Nel tratto interferito la sezione presenta una forma trapezoidale con una base maggiore 3.50m base minore 0.8m ed altezza 0,7m. La quota di fondo in corrispondenza dell'attraversamento della viabilità C03 è posta a 16.90 msm. L' interferenza è risolta con un tombino scatolare 1.50x1.50m la cui quota di scorrimento è sprofondate di 20cm.

La tombinatura è stata prolungata a monte di circa 6 m, mentre a valle è stato ripristinato il collegamento con il tombino esistente mediante pozzetto in CA 2,0x2,0m con grigliato Keller classe 2. All'interno del pozzetto è stata prevista un paratoia regolabile monosettore 80x80cm.

L'imbocco è stato risolto con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. A monte le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Le dimensioni del Paradella sono state accettate dal Consorzio in seguito a nostra richiesta scritta, per documentare tale scelta si allega risposta del Consorzio.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_07_A

Documentazione allegata

Allegato 3 ID 21.11-14-25-27.zip (Consorzio Burana)

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.26	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A14ATS10			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE ZALOTTA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M002 cod. interferenza da cartografia Burana 26</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La creazione di una tombinatura sul Dugale Zalotta, per la realizzazione della variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia, interrompe di fatto la continuità di passaggio monte-valle ai mezzi di servizio preposti alla sorveglianza e alla manutenzione del canale stesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta per il tombinamento del Dugale Zalotta (per la realizzazione della variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia) con elementi scatolari da m. 4,00 x 2,50 (base x altezza) è accettabile. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m.10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede del rilevato della rampa stradale della variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il Dugale Zalotta relativamente alla realizzazione della rotonda di smistamento tra le strade Via per San Possidonio, variante alla strada Provinciale n. 5 "di Cavezzo" e variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione per cui, per dette interferenze, non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot.n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p>				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

DUGALE ZALOTTA: In corrispondenza dell'interferenza tra il Dugale Zalotta e la rotatoria della viabilità C03 a sud dell'autostrada è stato previsto il mantenimento dell'attraversamento esistente, poiché questo non viene interferito dalla rotatoria in progetto.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_06_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.27	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	S02STS08 - S02STS07			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSA CAVANA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 27</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nella planimetria di raffronto (elaborato n. PP.02.03.04.03) è indicata graficamente la realizzazione dello svincolo con rotonda di collegamento tra la S.P. "di Concordia" con l'autostazione di San Possidonio - Concordia - Mirandola ma non è stata considerata la presenza del canale consorziale denominato "Fossa Cavana", che di fatto è ubicata in parallelo a sud della succitata S.P. "di Concordia" ed interferita dalla rotonda e dai rami di svincolo ovest verso Concordia e est verso Mirandola.</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot N.3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

L'interferenza con la rotatoria viene risolta con una leggera deviazione e con due scatolari 2.50X2.00, il primo lungo 8m serve per risolvere l'interferenza con una svincolo della stessa rotatori e il secondo lungo 60m serve per risolvere l'interferenza con i due rami di raccordo tra la rotatoria e il casello autostradale di San Possidonio. Lo scatolare di 60m è intervallato da due aperture coperte da grigliato tipo keller classe 3 per consentire l'eventuale pulizia del tombotto.

Come concordato con il Consorzio in sede CDS la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m. .

Le dimensioni della Fossa Cavana sono state definite dal Consorzio in seguito a nostra richiesta scritta, per documentare tale scelta si allega risposta del Consorzio.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_06_A
<u>Documentazione allegata</u>	Allegato 3 ID 21.11-14-25-27.zip (Consorzio Burana)
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.28	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A15ATS13			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE RAMEDELLO</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 28</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nella planimetria di raffronto (elaborato n. PP.02.03.04.03) è indicata graficamente la realizzazione del "CAVALCAVIA VIA DEI PRATI" ma non è stata considerata la presenza del canale consorziale denominato DUGALE RAMEDELLO, che di fatto è ubicato e interferito con il tratto iniziale RAMPA SUD (VIA PRATI)- INCROCIO STRADA ACCESSO AREA DI SERVIZIO MIRANDOLA SUD.</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. N.3657 trasmessa In data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>DUGALE RAMEDELLO: il tratto iniziale del ramo sud del Cavalcavia di Via dei Prati è stato spostato leggermente verso est nel Progetto Definitivo, rispetto al tracciato del Progetto Preliminare; questo comporta che non ci sia più alcuna interferenza con il Dugale.</p>				

<i>Riferimento elaborati del PD</i>	PD_0_A00_OWS00_0_WW_P2_07_A
<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.29	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	C04CTS06 - C04CTS07 - C04CWS14 - C04CWS15 - C04CWS16 -			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSETTA VECCHIA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M003; cod. interferenza da cartografia Burana 29</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> L'interferenza con il canale consorziale Fossetta Vecchia si realizzerà per la creazione dell'intersezione a rotatoria fra Via di Mezzo, Via Baccarella, Via Personali e Via Margotta. Nella relazione (elaborato n. 01.08.01) alla pagina 320 paragrafo 4.3.1.1 - Riferimenti geografici ed amministrativi - sono contenute due imprecisioni in quanto la Fossetta Vecchia è un canale in gestione al Consorzio della Bonifica Burana (e non Consorzio di Bonifica Parmigiana Moglia Secchia) e la sua direzione naturale discolo è sud-nord (e non nord-sud come indicato). Nella predetta relazione è indicato che la Fossetta Vecchia sarà oggetto di "nuovo inalveamento" che però non trova riscontro in nessuno degli elaborati grafici visionati. Il Consorzio valuterà la compatibilità del "nuovo inalveamento" a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi il canale dovrà rimanere nella sua attuale ubicazione e sarà soggetto alle sottostanti prescrizioni. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 4,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile. Sulla tombinatura dovranno essere realizzati pozzetti ispezionabili ad interdistanza non superiore a m. 20,00; dovranno inoltre essere mantenuti attivi tutti gli scarichi esistenti nel tratto di canale oggetto della tombinatura. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m.10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle rispetto al massimo ingombro della rotonda "finita", al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale. In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna ed il piano stradale per consentire l'accesso sulla strada stessa ai mezzi preposti alla sorveglianza e manutenzione del canale. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

L'interferenza con la viabilità C04 è risolta con una deviazione della Fossetta che viene fatta girare intorno alla rotatoria in progetto, inoltre sono stati previsti due scatolari entrambi di dimensioni 4,0x2,0m, lunghi 25m e 18m posti rispettivamente sul ramo di raccordo a est ed a nord della rotatoria stessa.

In realtà il Consorzio in sede di CDS, aveva richiesto uno scatolare 4,0x2,50, ma nel rispetto delle quote altimetriche della strada ed in considerazione che quote diverse avrebbero provocato importanti difficoltà sui raccordi della rotatoria, sentito di nuovo il Consorzio, la scatolare è stato dimensionato 4,00x2,00 con un affossamento limitato a circa 30cm.

Infine e come concordato con il Consorzio durante la riunione del 12/01/2012, che si riporta in Allegato, la tombinatura è stata prolungata monte/valle di almeno 6 m o comunque è stata garantita l'accessibilità tramite passi carrai. Gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Riferimento elaborati del PD

D_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_C00_0WS00_0_WW_P2_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.30	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A15ATC29			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE CERESA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 30</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nell'elaborato PP.02.03.04.03 si è individuata la realizzazione di una "pista di servizio", ubicata a est della tangenziale di Mirandola (in fase di realizzazione), con innesto sulla Via di Mezzo. In fregio alla Via di Mezzo, a nord, è presente il Dugale Ceresa tombinato.</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot n.3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>DUGALE CERESA: In seguito al cambio di tracciato della viabilità in progetto non esiste più l'interferenza tra il Dugale Ceresa e lo svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. n. 12 "dell'Abetone e del Brennero" e Via di Mezzo.</p>				

<i>Riferimento elaborati del PD</i>	PD_0_A00_OWS00_0_WW_P2_08_A
<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.31	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A15ATC29			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DUGALE CERESA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare M004 cod. interferenza da cartografia Burana 31</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> L'interferenza con il canale consorziale Dugale Ceresa si realizzerà per la creazione dello svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. n. 12 "dell'Abetone e del Brennero" e Via di Mezzo (rotatoria di nord). Nel tratto interessato dalla realizzazione della rotatoria di nord, il Dugale Ceresa risulta già tominato. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Le soluzioni tecniche proposta negli elaborati di progetto sono accettabili. I pozzetti di ispezione attualmente esistenti nel tratto di canale tominato e che verrà interessato dalla realizzazione della rotatoria di nord, dovranno essere riportati alla quota del nuovo piano stradale e mantenuti ispezionabili. Durante l'esecuzione dei lavori di realizzazione della rotatoria, dovrà essere prestata la massima attenzione affinché la tominatura esistente non venga in alcun modo danneggiata. Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>DUGALE CERESA: In seguito al cambio di tracciato della viabilità in progetto non esiste più l'interferenza tra il Dugale Ceresa e lo svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. n. 12 "dell'Abetone e del Brennero" e Via di Mezzo.</p>				

<i>Riferimento elaborati del PD</i>	PD_0_A00_OWS00_0_WW_P2_08_A
<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.32	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	V24VWS02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CANALE DIVERSIVO DIBURANA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 32</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nell'elaborato PP.02.03.04.03 si è individuata la realizzazione del "cavalcavia di Via Della Posta" il quale, con la rampa a nord del tracciato autostradale, nel tratto adiacente alla rotonda di raccordo tra la Via Posta Vecchia e la Via Sabbioni, intercetta il canale Diversivo di Burana.</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n.3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>CANALE DIVERSIVO DIBURANA: Il cavalcavia di Via della Posta previsto nel PP è stato sostituito nel PD con un sottovia a raso che non interferisce con il Diversivo di Burana.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_08_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_09_A		

<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.33	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A19ATS18-A19AWSA0			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSA REGGIANA ALTA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 33</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nell'elaborato PP.02.03.04.04 si è individuata la realizzazione del "cavalcavia di Via Getta" il quale, con la sua rampa nord, intercetta il canale Fossa Reggiana Alta.</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot.n.3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>FOSSA REGGIANA ALTA: Il cavalcavia di Via Getta previsto nel PP è stato sostituito nel PD con un sottovia che non interferisce con la Fossa Reggiana Alta.</p>				

Riferimento elaborati del PD	PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_10_A
Documentazione allegata	--
Progettista	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.34	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A16AWS07-A22AWS09-A24AWS10-S03SWS01			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CANALE DIVERSIVO DI BURANA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 34</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nell'elaborato PP.02.03.04.04 si è individuata la realizzazione del "cavalcavia di Via Bignardi" il quale, con la rampa a nord del tracciato autostradale, nel tratto adiacente alla rotonda di raccordo con la Via Imperiale, intercetta il canale Diversivo di Burana.</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n.3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>CANALE DIVERSIVO DIBURANA: Il cavalcavia di Via Bignardi previsto nel PP è stato sostituito nel PD con un sottovia che non interferisce con il Diversivo di Burana.</p>				

<i>Riferimento elaborati del PD</i>	PD_0_A00_OWS00_0_WW_P2_10_A
<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.35	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A19ATS18			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSA REGGIANA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 35</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Nell'elaborato PP.02.03.04.04 si è individuata la realizzazione di una rotonda di raccordo tra la Via Imperiale e il nuovo "cavalcavia di Via Bignardi" il tutto a nord del tracciato autostradale.</p> <p>Tale rotonda intercetta il canale consorziale "Fossa Reggiana" il quale ha origine in sinistra idraulica del Canale Diversivo di Burana e prosegue verso est parallelamente e in adiacenza alla attuale Via Imperiale sul suo lato sud.</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.</p> <p>In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot n.3657 trasmessa in data 08/03/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

FOSSA REGGIANA: Il cavalcavia di Via Bignardi previsto nel PP è stato sostituito nel PD con un sottovia che non interferisce con il Fossa Reggiana.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_10_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.36	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	V24VWS02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">DIVERSIVO DI BURANA</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 36</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), è presente un altro attraversamenti di viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata).</p> <p>Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del tracciato autostradale, in corrispondenza della nuova rotatoria di reimmissione della variante sulla attuale via Villanova - via Forcole (Comune di San Felice s/P).</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in Interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Si sottolinea inoltre che tale opera, inserita nella planimetria di raffronto sopra citata, non presenta analogo tracciamento sulla tavola degli espropri (PP.02.17.05.14).</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/30/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p> <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) risezionamento e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale in corrispondenza dell'attraversamento si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e sul fondo del canale realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno 10 m a monte e a valle di ogni attraversamento oltre che sotto l'impalcato dei ponti.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

Per quanto riguarda la continuità monte/valle delle piste di servizio è garantito un franco dall'intradosso dell'impalcato di almeno 4 m.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_03_A PD_0_V24_VWS02_0_WW_PZ_01_A PD_0_V24_VWS02_0_WW_PZ_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.37	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSO VILLANOVA cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 37</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Il Fosso Villanova è un fosso privato a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue.</p> <p>Tale corso d'acqua, pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), viene interessato dalla viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del tracciato autostradale, in corrispondenza della nuova rotatoria di reimmissione della variante sulla attuale via Villanova - via Forcole (Comune di San Felice s/P).</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in Interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Si sottolinea inoltre che tale opera, inserita nella planimetria di raffronto sopra citata, non presenta analogo tracciamento sulla tavola degli espropri (PP.02.17.05.14).</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot n.3657 trasmessa in data 08/30/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p> <p>PRESCRIZIONI:</p> <p>Il fosso in oggetto risulta tombinato nell'area individuata. Si prescrive, quindi, indipendentemente dalla soluzione tecnica proposta per la risoluzione dell'Interferenza, di prestare attenzione al transito di mezzi d'opera pesanti sull'esistente manufatto e ad eventuali scavi da eseguire in loco.</p> <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile</p>				

garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

L'interferenza tra la Fossa Villanova e la viabilità in progetto rappresentata dal Cavalcavia su SP n°8 diramazione San Felice è costituita solamente da un passaggio carraio per l'accesso ad alcuni fabbricati. Poiché il tratto di interferenza con il Fosso è già tombato si prevede di mantenere la tombinatura esistente.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_10_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.38	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	V26VTS02 - V26VWS80 - V26VTCE4 - V26VWS54			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSO PAVIGNANE e FOSSO CASTELLINA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 38</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Il Fosso Pavignane e il Fosso Castellina sono fossi privati a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue.</p> <p>Tali corsi d'acqua, pur non essendo indicati nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), vengono interessati dalla viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del tracciato autostradale, in corrispondenza della nuova rotonda di reimmissione della variante sulla attuale via Grande (Comune di San Felice s/P).</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot n.3657 trasmessa in data 08/30/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

FOSSO PAVIGNANE: proprio nelle vicinanze della presa dalla Burana troviamo il cavalcavia di via Grande dove si colloca la prima delle 3 intersezioni. Poco più a valle è la stessa autostrada ad interferire con il canale, poi proseguendo verso Nord ritroviamo di nuovo il cavalcavia di Via Grande con la sua rotonda finale ad interagire con lo stesso Fosso.

Il canale, nel tratto d'interferenza, scorre in adiacenza alla strada di Via Grande con sezione in scavo di forma trapezoidale con fondo in terra e sponde inerbite sfalciate regolarmente.

Nei tratti interferiti le sezioni presentano forma trapezoidale con una base maggiore 3.60m base minore 1.30m ed altezza 1.00m. La quota di fondo in corrispondenza degli attraversamenti è posta rispettivamente da Sud verso Nord a 13.10 msm, 12.80msm sotto l'autostrada e 12,00 con l'interferenza della rotonda finale. Tutte le interferenze risultano sprofondate di 20cm per cui le quote sono rispettivamente 12.90 msm., 12,60 msm e 11,80 msm per l'ultimo attraversamento. Gli attraversamenti sono stati risolti tramite scatolari 2,00x2,00 per il primo e secondo attraversamento, mentre per quello a Nord il fosso è stato suddiviso in due rami di cui il primo con tubazione diam1000 per portare acqua alla Cascina Corte Bassa, mentre il secondo con uno scatolare 1,50x1,00 che poi di fatto si collega con lo scarico del Castellina e quindi prosegue la sua corsa verso Nord. Entrambi i flussi sono governabili tramite sostegni con paratoie provviste di volantino di manovra.

Per tutti i casi la tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 4 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo.

Le dimensioni degli scatolari 2,0mx2,0m per Allacciante sono state accettate dal Consorzio in seguito a nostra richiesta scritta, per documentare tale scelta si allega risposta del Consorzio.

In corrispondenza della terza interferenza, rotonda a nord dell'autostrada, non è stato possibile prevedere uno scatolare 2,0x2,0, poiché tali dimensioni comportano un significativo innalzamento della livelletta stradale con conseguenti difficoltà nel consentire di raccordare correttamente il ramo di raccordo con la rotonda.

FOSSO CASTELLINA: il tratto terminale del Fosso viene sagomato per 15m con massi intasati in cls, come da prescrizioni, e raccordato al Fosso Pavignane che viene deviato facendolo scorrere attorno alla rotonda.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_11_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.39	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	V26VTS03 - V26VWS55			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">FOSSO PAVIGNANE</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 39</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>Il Fosso Pavignane è un fosso privato a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue.</p> <p>Tale corso d'acqua, pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), viene interessato dalla viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a sud del tracciato autostradale, in corrispondenza della reimmissione della variante sulla attuale via Grande (Comune di San Felice s/P).</p> <p>Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.</p> <p>La generica indicazione, peraltro riguardante il solo reticolo minore, di una tombinatura eseguita mediante tubazione di diametro pari a 100 cm non risulta accettabile Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot.n.3657 trasmessa in data 08/30/2011.</p> <p>Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.</p>				

Relazione di ottemperanza:

FOSSO PAVIGNANE: proprio nelle vicinanze della presa dalla Burana troviamo il cavalcavia di via Grande dove si colloca la prima delle 3 intersezioni. Poco più a valle è la stessa autostrada ad interferire con il canale, poi proseguendo verso Nord ritroviamo di nuovo il cavalcavia di Via Grande con la sua rotonda finale ad interagire con lo stesso Fosso.

Il canale, nel tratto d'interferenza, scorre in adiacenza alla strada di Via Grande con sezione in scavo di forma trapezoidale con fondo in terra e sponde inerbite sfalciate regolarmente.

Nei tratti interferiti le sezioni presentano forma trapezoidale con una base maggiore 3.60m base minore 1.30m ed altezza 1.00m. La quota di fondo in corrispondenza degli attraversamenti è posta rispettivamente da Sud verso Nord a 13.10 msm, 12.80msm sotto l'autostrada e 12,00 con l'interferenza della rotonda finale. Tutte le interferenze risultano sprofondate di 20cm per cui le quote sono rispettivamente 12.90 msm., 12,60 msm e 11,80 msm per l'ultimo attraversamento. Gli attraversamenti sono stati risolti tramite scatolari 2,00x2,00 per il primo e secondo attraversamento, mentre per quello a Nord il fosso è stato suddiviso in due rami di cui il primo con tubazione diam1000 per portare acqua alla Cascina Corte Bassa, mentre il secondo con uno scatolare 1,50x1,00 che poi di fatto si collega con lo scarico del Castellina e quindi prosegue la sua corsa verso Nord. Entrambi i flussi sono governabili tramite sostegni con paratoie provviste di volantino di manovra.

Per tutti i casi la tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 4 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo.

Le dimensioni degli scatolari 2,0mx2,0m per Allacciante sono state accettate dal Consorzio in seguito a nostra richiesta scritta, per documentare tale scelta si allega risposta del Consorzio.

In corrispondenza della terza interferenza, rotonda a nord dell'autostrada, non è stato possibile prevedere uno scatolare 2,0x2,0, poiché tali dimensioni comportano un significativo innalzamento della livelletta stradale con conseguenti difficoltà nel consentire di raccordare correttamente il ramo di raccordo con la rotonda.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_11_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.40	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">ALLACCIANTE DIVERSIVO DI BURANA- CAVO CANALINO</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 40</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'interferenza riguarda la viabilità accessoria di collegamento viario al sistema autostradale nel "Completamento della Tangenziale di S. Felice s/P- Circonvallazione di Rivara (cod. M006)" • In merito a detta interferenza non si ha traccia, tra la documentazione consegnata per la valutazione, degli elaborati grafici specifici quali sezioni e/o planimetrie puntuali alle quali fare riferimento al fine di valutare la funzionalità idraulica. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 1.5 x 1.5 risulta accettabile. • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato stradale e/o dal ciglio dell'eventuale fosso di contenimento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma stradale al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione. • In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per mi 10,00 a monte e mi. 10,00 a valle. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

L'interferenza con la strada viene risolta con un leggera deviazione e con uno scatolare 1.50x1.50 la cui quota di fondo è posta a 14,80 sprofondata di 20cm, inoltre per ridurre

La tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_12_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_13_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.41	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	C07CTS08			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO CANALINO</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 41</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> L'interferenza riguarda la viabilità accessoria di collegamento viario al sistema autostradale, a seguito della realizzazione di una "rotonda" di smistamento nel "Completamento della Tangenziale di S. Felice s/P- Circonvallazione di Rivara (cod. M006)" In merito a detta interferenza non si ha traccia, tra la documentazione consegnata per la valutazione, degli elaborati grafici specifici quali sezioni e/o planimetrie puntuali alle quali fare riferimento al fine di valutarne la funzionalità idraulica. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da un condotto circolare di diametro pari a 1200 mm non risulta accettabile. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un manufatto scatolare di dimensioni pari a 2,0 x 1,5 m. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. La tombinatura in progetto non dovrà interessare il solo tratto in interferenza con la realizzazione della nuova strada, ma dovrà essere continuativa senza soluzione di continuità, per tutto il tratto adiacente alla via degli Estensi ricompreso tra le strade di raccordo a monte e a valle della rotatoria di futura realizzazione. A inizio e fine del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. Nell'eventualità che nel tratto oggetto di lavori fossero presenti altre tombinature di grandezza inferiore, esse dovranno essere rimosse e sostituite dallo scatolare delle dimensioni sopra indicate. La tombinatura dovrà essere attrezzata con pozzetti di ispezione in quota, completi di piastra di copertura in cis armato e passo d'uomo incorporato del diametro minimo di cm. 60,00, ubicati ad una interdistanza massima di 40 m. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Il Cavo viene interferito tre volte dalla viabilità in progetto, in particolare per la viabilità C07 in corrispondenza della rotonda di smistamento nel "Completamento della Tangenziale di S. Felice s/P-Circonvallazione di Rivara" l'interferenza è stata risolta con uno scatolare 2.0 x 1.5 alla quota di posa di 14.33 m slm con 20 cm di sprofondamento.

Per entrambi i casi la tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 4 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_C07_CWS07_0_WW_P2_01_A
PD_0_C07_CWS07_0_WW_P2_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.42	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	V27VTS24 - V27VTS25 - V27VWS87 - V52VWS52 - V52VWS53			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO CANALINO</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare; M036b cod. interferenza da cartografia Burana 42</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> L'interferenza riguarda la viabilità di collegamento allo svincolo dell'Autostazione S. Felice sul Panaro - Finale Emilia. In merito a detta interferenza la documentazione consegnata per la valutazione risulta estremamente carente. L'attraversamento proposto prevede una deviazione del tracciato attuale dal Cavo Canalino in adiacenza alla nuova rotatoria per un tratto di 575 m. Nel ricongiungimento con il tracciato attuale, però, non si capisce come questo poi interferisca nel fiancheggiamento con la nuova strada di collegamento con la S.C Salde Entrà. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da un condotto circolare di diametro pari a 1200 mm non risulta accettabile. La deviazione del corso d'acqua proposta non risulta accettabile. Il Cavo Canalino dovrà rimanere a cielo aperto e quindi essere deviato attraverso un tracciato posizionato a sud-est del complesso della nuova viabilità in progetto (rotatoria, autostazione e strade). Il nuovo alveo dovrà avere una sezione pari a quella attuale maggiorata del 50%. La distanza tra il ciglio spondale superiore in sinistra idraulica e la viabilità di progetto non dovrà essere inferiore a m 6. Dovranno essere opportunamente spostati e adeguati tutti i manufatti idraulici esistenti nel tracciato attuale del Cavo Canalino. In corrispondenza dell'interferenza del canale con la nuova strada di collegamento con la S.C Salde Entrà dovrà essere realizzato un manufatto scatolare di dimensioni pari a 4,0 x 1,5 m. Lo sbocco nel Diversivo di Burana dovrà essere ricostruito a valle dell'esistente, realizzando contestualmente una nuova paratoia di sostegno idraulico. Dovranno essere realizzati opportuni fossi per garantire la continuità di scolo e la possibilità di approvvigionamento irriguo dell'areale intersecato dal Completamento della Tangenziale di S. Felice s/P- Circonvallazione di Rivara (cod. M006)". La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. A inizio e fine del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Il Cavo viene interferito tre volte dalla viabilità in progetto, in particolare per la viabilità V27 in corrispondenza della rotonda a sud del Casello autostradale di San Felice Sul Panaro abbiamo due interferenze risolte con due scatolari 4,00x2,00m alla quota di posa di 13.62 m slm con 20 cm di sprofondamento, inoltre è stata prevista una deviazione del Cavo a sud-est della rotatoria con sezione idraulica doppia rispetto all'esistente.

Gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Al fine di garantire sempre la continuità idraulica delle rete idrografica esistente, sono stati previsti tutta una serie di manufatti idraulici rappresentati da paratoie di diverse dimensioni, tubi irrigui in pressione contro-tubati e tombini per collegamenti idraulici e passi carrai e che nelle planimetrie di dettaglio in scala 1:2.000 sono stati inseriti in forma computistica.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
 PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
 PD_0_C07_CWS07_0_WW_P2_01_A
 PD_0_C07_CWS07_0_WW_P2_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.43	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	V27VTS04 - V27VWS86			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">SCOLO SANT'ALO'</p> <p>cod. interferenza da progetto preliminare mancante; cod. interferenza da cartografia Burana 43</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> L'interferenza riguarda la viabilità accessoria il raccordo tra la strada vicinale S. Maria e la S.C. Salde Entra. (cod. M007)" In merito a detta interferenza non si ha traccia, tra la documentazione consegnata per la valutazione, degli elaborati grafici specifici quali sezioni e/o planimetrie puntuali alle quali fare riferimento al fine di valutarne la funzionalità idraulica. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da un condotto circolare di diametro pari a 1200 mm non risulta accettabile. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un manufatto scatolare di dimensioni paria 2,0 x 1.5 m. La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. All'inizio del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. All'inizio della tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. All'inizio della tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg e un massimo di 150 Kg, con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00a monte e m 10,00 a valle. Nell'eventualità che nel tratto oggetto di lavori fossero presenti altre tombinature di grandezza inferiore, esse dovranno essere rimosse e sostituite dallo scatolare delle dimensioni sopra indicate. opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un</p>				

incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Nel tratto interferito la sezione presenta una forma trapezoidale con una base maggiore 3.10m base minore 0.6m ed altezza 1.30m. La quota di fondo in corrispondenza dell'attraversamento della viabilità V27 (viabilità di collegamento tra la S.P. n. 468 e la S.C. Salde Entrà) è a quota 12,16msm. L'interferenza è risolta con un tombino scatolare 3.00x2.50m la cui quota di scorrimento è sprofondate di 20cm.

Nel caso dell'attraversamento con l'autostrada e per meglio compensare la stretta curva a 90° è stato leggermente deviato al fine anche di accorciarne il percorso oltre che a garantire un minimo di obliquità nel passaggio.

La tombinatura è stata prolungata monte/valle di circa 6 m mentre gli imbocchi e gli sbocchi sono stati risolti con un manufatto di contenimento costituito da un muro in CA con le ali ben intestate nelle sponde e nel fondo. Analogamente sia a monte che a valle le sponde ed il fondo sono state rivestite con massi di pezzatura da 50 a 150kg/cad intasati di calcestruzzo per almeno 10m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_06_A
PD_0_000_0WS00_0_WW_TP_04_A
PD_0_A00_0WS00_0_WW_P2_12_A
PD_0_C07_CWS07_0_WW_P2_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.44	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D05DWS08			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE cod. interferenza progetto preliminare 1FE09 cod. interferenza da cartografia Burana 44</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome principale del canale in questione è Canale Emissario Acque Basse e non Canale Palata-Reno come compare in alcuni elaborati progettuali. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva fino alla spalla del ponte lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione. • Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 5,00 x 5,00 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Emissario Acque Basse è accettabile • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Emissario Acque Basse, fino a ridosso delle spalle del ponte. • Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 5 a m. 3,50 • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				

Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Tutte le prescrizioni indicate sono state rispettate nel PD.

La portata di riferimento è stata definita a seguito delle note integrative fornite dal Consorzio durante lo sviluppo del PD (prot. 4079 del 21/03/2012, prot. 4668 del 27/03/2012) e pari alla portata centennale in $Q_{100}=81\text{m}^3/\text{s}$.

Il rivestimento spondale è stato esteso a tutta la sezione bagnata dell'alveo e degli argini fino alle spalle del ponte; è stato inoltre esteso, fuori l'ombra del ponte, a tutto il coronamento arginale e risvoltato sul petto esterno per 2.0 m.

Il passaggio dei mezzi operativi del consorzio è stato ricavato non sottopassi scatolari esterni aventi dimensioni $B=4.0\text{ m}$ e $h=4.0\text{ m}$.

I massi utilizzati per il rivestimento spondale hanno pezzatura 100-300 kg e sono previsti intasati con calcestruzzo.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_D05_DWS08_0_WW_RI_01_A
 PD_0_D05_DWS08_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_D05_DWS08_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.45	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D08DWS11			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO PORETTO</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare 1FE12; cod. interferenza da cartografia Burana 45</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome principale del canale in questione è Cavo Porretto e non Cavo Porretto come compare in alcuni elaborati progettuali. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi dicava, non arriva alle spalle del ponte lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Porretto è accettabile • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Cavo Porretto, fino a ridosso delle spalle del ponte. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato mantenendo una pendenza di 2/3 con una larghezza di fondo della sezione di 5,00 m. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Si devono realizzare rampe di raccordo tra gli argini ed il piano stradale di larghezza minima 3,50 m in destra ed in sinistra idraulica del Cavo Porretto, sia a monte che a valle del manufatto, per favorire il passaggio dei mezzi di manutenzione del Consorzio della Bonifica Burana. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p>				

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Tutte le prescrizioni indicate sono state rispettate nel PD.

La portata di riferimento per la progettazione è stata definita come portata massima a piene rive (valore medio sull'intero tratto di canale studiato) incrementata del 30%.

Il rivestimento spondale è stato esteso a tutta la sezione bagnata dell'alveo e delle sponde fino alle spalle del ponte.

La sezione idraulica è stata aumentata, rispetto a quanto indicato in CdS dal Consorzio, provvedendo all'allargamento del fondo ed alla risagomatura delle sponde con pendenza 3:2 al fine di contenere in alveo l'incremento di portata richiesto.

I massi utilizzati per il rivestimento spondale hanno pezzatura 50-150 kg e sono previsti intasati con calcestruzzo.

Sono state previste rampe di raccordo alla Bondeno-Cento a monte e valle del ponte sia in sinistra che in destra idraulica al fine di consentire il passaggio dei mezzi operativi consorziali; le rampe saranno realizzate con materiale inerte costipato ed avranno larghezza B=4.0 m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_D05_DWS08_0_WW_RI_01_A
 PD_0_D05_DWS08_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_D05_DWS08_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.46	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D08DTS39			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO REGHIZZA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare 1FE13 cod. interferenza da cartografia Burana 46</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome principale del canale in questione è Cavo Reghizza e non Cavo Caprara come compare in alcuni elaborati progettuali. • Non è presente il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, posati sia a monte che a valle del manufatto. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Reghizza è accettabile • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cis armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde. • La tombinatura dovrà essere attrezzata con pozzetti di ispezione in quota, completi di piastra di copertura in cis armato e passo d'uomo incorporato del diametro minimo di cm. 60,00, ubicati ad una interdistanza massima di mi. 40. • A inizio e fine del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento. • A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cis terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p>				

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Tutte le prescrizioni indicate sono state rispettate nel PD.

La portata di riferimento per la progettazione è stata definita come portata massima a piene rive (valore medio sull'intero tratto di canale studiato) incrementata del 30%.

Il manufatto idraulico di tombinamento è stato progettato prevedendo all'imbocco ed allo sbocco un muro di testa in calcestruzzo armato, opportunamente immorsato nelle sponde in terra del canale.

Il tombino di attraversamento presenta una lunghezza inferiore ai 40 m e pertanto non si è reso necessario predisporre le ispezioni.

Sono state previste rampe di raccordo alla Bondeno-Cento a monte e valle del ponte sia in sinistra che in destra idraulica al fine di consentire il passaggio dei mezzi operativi consorziali; le rampe saranno realizzate con materiale inerte costipato ed avranno larghezza B=4.0 m.

All'imbocco e sbocco del manufatto idraulico si è previsto un rivestimento dell'intera sezione bagnata del canale, alveo e sponde, realizzato con massi di pezzatura 50-150 kg intasati con calcestruzzo; la difesa è stata prolungata per 10m a monte e valle del muro di testa del tombino.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_D00_DWS00_0_WW_RI_01_A
PD_0_D00_DWS00_A_WW_PC_01_A
PD_0_D08_DWS08_D_WW_P2_03_A
PD_0_D08_DWS08_D_WW_P2_04_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.47	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D08DWS12			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">COLLETTORE DI BURANA</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare 1FE14; cod. interferenza da cartografia Burana 47</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 3,50 x 5,70 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Collettore di Burana (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Collettore di Burana è accettabile • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato mantenendo una pendenza di 213 con una larghezza di fondo della sezione di 18,50 m, e realizzando al piede del rivestimento in corrispondenza dell'unghia una fondazione stabilizzante della scarpata, in massi di cava. • Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Collettore di Burana (in destra ed in sinistra idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 5,70 a m. 3,50 • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p>				

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

La risposta al parere espresso dal Consorzio trova la propria oggettivazione negli interventi previsti, che si possono suddividere in 2 categorie:

- 1) risezionamento e potenziamento dell'assetto difensivo
- 2) mantenimenti e collegamento della viabilità di servizio interferita.

La difesa spondale si ottiene attraverso la realizzazione una difesa continua sulle sponde interne e di una berma al piede realizzata mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 100-300 kg/cad intasati in cls magro.

Le difese in massi si estenderanno per un tratto complessivo di circa 30 m in corrispondenza dell'attraversamento.

Infine, una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare semina a spaglio per rinverdire la nuova configurazione morfologica nell'intorno del canale.

In sponda destra è prevista la realizzazione di un sottovia scatolare di dimensioni 4.00x4.00m per permettere la continuità della Via per Burana attualmente esistente. In sponda sinistra si prevede invece di garantire il passaggio monte-valle ai mezzi del Consorzio utilizzando la viabilità in progetto e due rampe di collegamento per il raggiungimento del ponte da parte dei mezzi del Consorzio.

Le analisi e le opere idrauliche precedentemente descritte recepiscono le prescrizioni/osservazioni trasmesse dal Consorzio di Bonifica Burana relative all'analisi del Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana – Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14 bis della Legge 241/90.

Per quanto riguarda la continuità di passaggio monte/valle in sponda destra si prevede la realizzazione dello scatolare di dimensioni 4.00x4.00m, mentre in sponda sinistra si utilizzerà la viabilità in progetto, collegata all'esistente tramite due rampe di raccordo monte-valle.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
 PD_0_D08_DWS12_0_WW_RI_01_A
 PD_0_D08_DWS12_0_WW_PZ_01_A
 PD_0_D08_DWS12_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
21.48	Idraulica	Consorzio della Bonifica Burana	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D08DWSA3			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p style="text-align: center;">CAVO RONDONE PRIMO</p> <p style="text-align: center;">cod. interferenza da progetto preliminare 1FE15 cod. interferenza da cartografia Burana 48</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva alle spalle del ponte lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione. <p>PRESCRIZIONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Rondone Primo è accettabile • La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Cavo Rondone Primo, fino a ridosso delle spalle del ponte. • Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato mantenendo una pendenza di 2/3 con una larghezza di fondo della sezione di 5,00 m. • Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo. • Si devono realizzare rampe di raccordo tra gli argini ed il piano stradale di larghezza minima 3,50 m in destra ed in sinistra idraulica del Cavo Rondone Primo, sia a monte che a valle del manufatto, per favorire il passaggio dei mezzi di manutenzione del Consorzio della Bonifica Burana. • opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa. <p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0065364 del 11/03/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente, inoltre, con riferimento al dimensionamento dei manufatti evidenzia che, fermo restando il rispetto della normativa vigente, le richieste eccedenti, quali ad esempio quella relativa ad un incremento medio del 30% del massimo livello di piena da tenere a riferimento per il dimensionamento stesso, saranno oggetto di approfondimento nelle fasi progettuali successive.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere un indennizzo nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente evidenzia che</p>				

essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Tutte le prescrizioni indicate sono state rispettate nel PD.

La portata di riferimento per la progettazione è stata definita come portata massima a piene rive (valore medio sull'intero tratto di canale studiato) incrementata del 30%.

Il rivestimento spondale è stato esteso a tutta la sezione bagnata dell'alveo E delle sponde fino alle spalle del ponte.

La sezione idraulica è stata aumentata, rispetto a quanto indicato in CdS dal Consorzio, provvedendo all'allargamento del fondo ed alla risagomatura delle sponde con pendenza 3:2 al fine di contenere in alveo l'incremento di portata richiesto.

I massi utilizzati per il rivestimento spondale hanno pezzatura 50-150 kg e sono previsti intasati con calcestruzzo.

Sono state previste rampe di raccordo alla Bondeno-Cento a monte e valle del ponte sia in sinistra che in destra idraulica al fine di consentire il passaggio dei mezzi operativi consorziali; le rampe saranno realizzate con materiale inerte costipato ed avranno larghezza B=4.0 m.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_D08_DWS11_0_WW_RI_01_A
PD_0_D08_DWS11_0_WW_PZ_01_A
PD_0_D08_DWS11_0_WW_PZ_02_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
22.1	Ambiente	Partecipazione Agraria di Cento	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D04-D08 (ex 1FE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Partecipanza Agraria di Cento ha consegnato in occasione della seconda seduta della Conferenza dei Servizi due note con data 28/03/2011 con le quali ha formulato le proprie determinazioni.</p> <p>Con la prima nota, acquisita con il P.G.2011.0088490, ha rappresentato che, a partire dal 1985, in base alla Legge 8 Agosto 1985 la Regione Emilia Romagna ha riconosciuto ai territori delle Partecipanze Emiliane un valore storico testimoniale che portava alla definizione normativa di un regime di tutela vincolistica a salvaguardia del paesaggio. Tale provvedimento valorizzava i segni lasciati sul territorio da una comunità (partecipanza) insediatasi originariamente intorno all'anno mille per la bonifica "ad migliorandum" del territorio e proseguita fino agli albori del secolo scorso.</p> <p>Questo disegno urbanistico extra comunale identifica un impianto di origine medioevale che investe l'intero territorio di Cento da Renazzo a Casumaro con una maglia geometrica fatta di strade bianche di direzione est-ovest unite da una strada principale di collegamento di direzione sud-nord. Questo disegno urbanistico non trova riscontro in nessuna altra parte d'Italia e rappresenta un "unicum" culturale di rilevanza extra locale.</p> <p>La Partecipanza Agraria ha rilevato che il tracciato della progettata autostrada interviene in maniera fortemente invasiva nel tessuto sedimentato in dieci secoli di crescita armonica fra popolazione e territorio, compromettendo definitivamente ciò che la stessa Regione aveva salvaguardato attraverso lo strumento legislativo sopra richiamato.</p> <p>La Partecipanza Agraria, pur manifestando grosse perplessità sull'impatto ambientale che scaturirà dalla realizzazione dell'autostrada, ha espresso la propria non contrarietà all'esecuzione dell'opera chiedendo nel contempo la possibilità che il tracciato che interessa la proprietà sia realizzato interamente interrato (tunnel).</p> <p>Con la seconda nota acquisita con il P.G.2011.0088494, esaminata la Delibera del Consiglio Comunale di Cento n. 131 del 13/09/2010 che si allega al presente verbale, la Partecipanza Agraria di Cento ha espresso parere contrario alle ipotesi di modifica formulate dal Comune nella suddetta Delibera in quanto penalizzanti rispetto alle ipotesi del progetto originale della Regione e ha chiesto che siano confermati in fase esecutiva i tracciati di collegamento (bretelle) all'autostrada di progetto.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nelle predette note allegare e parte integrante del presente verbale, evidenzia che, relativamente all'attraversamento da parte dell'autostrada Cispadana del territorio della Partecipanza agraria di Cento, occorre tenere presenti anche i contributi del Comune di Cento, della Provincia di Ferrara, della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena, Rimini nonché della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna. Pertanto rinvia l'esposizione delle risultanze della Conferenza di servizi in merito a tale tema a seguito dell'esposizione dei contributi sopra citati.</p>				

Relazione di ottemperanza:

Per quanto riguarda i “tracciati di collegamento (bretelle) all’autostrada” , il progetto definitivo della Bondeno Cento (ex 1FE) è stato sviluppato sulla base del progetto preliminare (Variante CDSP FE 04) aggiornato a seguito dei pareri di CDS, con le seguenti precisazioni:

- Il progetto definitivo ha recepito ed ottimizzato le successive osservazioni trasmesse dalla provincia di Ferrara e comune di Bondeno (Pareri Post Cds), accolte da RER e trasmesse in data 14.11.2012 prot.E00605
- Il progetto definitivo, nel tratto di tracciato afferente alla WBS D05 (ex tratto C 1 FE) ha tenuto conto dei vincoli territoriali imposti dalla presenza della discarica di Sant’Agostino, sviluppando un tracciato a Sud della discarica di Sant’Agostino.

La configurazione geometrica ed insediativa del tratto autostradale interferente con il sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento è stata oggetto, durante la fase di progettazione definitiva, di un primo percorso valutativo che ha visto impegnati in modo coordinato e con finalità condivise la Direzione Generale per i BBCCPP, la Regione Emilia Romagna e la scrivente Società Concessionaria.

Tale percorso ha consentito, sulla base di una documentazione tecnica comparativa e sopralluogo in situ, di analizzare più ipotesi di tracciato per conseguire un quadro completo e rigoroso di elementi progettuali in grado di sostenere, sulla base di contenuti tecnici e funzionali omogenei, un percorso di valutazione del grado d’interferenza paesaggistica ed ambientale afferente alle differenti configurazioni di tracciato possibili, in questo specifico contesto territoriale.

In primo luogo si è proceduto ad un’attività di approfondimento progettuale finalizzata ad una prima verifica della fattibilità dell’ipotesi studiata denominata “Soluzione B” (indicata nella documentazione del SIA come alternativa “C2b”), corrispondente alla soluzione “Alternativa Nord Partecipanze in comune di Cento”, come definita nell’ambito della stessa Conferenza di Servizi. con la quale si evidenziava l’opportunità di spostare il tracciato più a nord in modo da non interrompere la continuità del territorio agrario della partecipanza agraria di Cento, ponendola a confronto con la “soluzione A” (indicata nella documentazione del SIA come alternativa “C2a”), corrispondente al tracciato del Progetto Preliminare.

La comparazione omogenea dei due tratti afferenti alle soluzioni A e B, ha imposto la necessità di operare tale valutazione comparativa adottando anche per la soluzione B un tratto autostradale di analoga estensione rispetto al tratto considerato per la soluzione A, ovvero 2.100 m. Entrambi i tratti considerati presentano la relativa origine in corrispondenza del manufatto di attraversamento del canale consorziale Palata-Reno, previsto ad ovest dei terreni della Partecipanza.

Relativamente alla soluzione B è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative, confermate anche sulla base del sopralluogo congiunto tra i tecnici della Direzione Generale, della Regione ER e della società Concessionaria:

- tale soluzione progettuale è necessariamente contraddistinta da una configurazione in rilevato funzionale al superamento delle molteplici interferenze idrauliche ed infrastrutturali presenti nel corridoio territoriale interessato dal tracciato;
- in relazione alla significativa prossimità del corpo autostradale rispetto all’abitato di Alberone, essa presenta tuttavia - pur non avendo impatti diretti rispetto all’area della Partecipanza Agraria di Cento - un elevato grado di criticità nei confronti di un contesto densamente abitato e ad elevata fruibilità di servizi e dotazioni sociali. Rispetto a queste considerazioni è possibile altresì affermare che l’infrastruttura, in relazione alla giacitura che assume in questo contesto, determina un potenziale effetto di frammentazione dell’abitato, separando in due aree distinte l’attuale struttura insediativa e sociale della frazione;
- in tale contesto risultano interferite direttamente, anche in termini emissivi, una scuola materna ed una scuola elementare; si riscontra altresì la necessità di operare la demolizione di due edifici residenziali, in quanto ricadenti nell’area impegnata dal futuro sedime della carreggiata autostradale;
- la soluzione di tracciato B determina un impatto diffuso sul sistema insediativo umano

coinvolgendo il maggior numero di organismi edilizi ad uso residenziale rispetto alla soluzione A; ne consegue che l'esercizio di tale configurazione progettuale agirà in termini emissivi coinvolgendo un numero maggiore di residenti, ovvero l'intera comunità di Alberone, sia in fase di costruzione che di esercizio.

Relativamente alla soluzione A è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative:

- il tracciato si mantiene il più possibile parallelo all'orditura dei campi, in modo da minimizzare l'interferenza con il sistema agricolo ed irriguo, anche nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento;
- l'andamento del sedime autostradale, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente del tracciato, caratterizzata da un esteso parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del corpo autostradale stesso; inoltre è stato evidenziato che l'opera non interrompe il corso delle acque dello scolo Salione.

Acquisite le informazioni relative alle caratteristiche plano-altimetriche della soluzione B e ai potenziali impatti che tale ipotesi progettuale potrebbe comunque indurre sul quadro paesaggistico esistente e più in generale sul contesto ambientale e sociale della porzione di territorio ad essa afferente, si è riflettuto sulla possibilità di valutare un'ulteriore ipotesi di tracciato, in grado di porsi in questo specifico ambito territoriale in modo maggiormente efficiente, sia in termini di compatibilità paesaggistica, ovvero riducendo sensibilmente la propria interferenza con l'area della Partecipanza, sia mitigando le proprie azioni nei confronti dei sistemi sociale, insediativo e rurale.

In considerazione di tale obiettivo, la Regione ER ha richiesto di valutare una terza soluzione, denominata "Soluzione C" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2c"), che si sviluppa a sud rispetto alla soluzione A, ove l'ambito della Partecipanza presenta la minore profondità territoriale.

Anche in questo caso, per effettuare un confronto comparativo omogeneo, si è adottata un'estensione di analoga lunghezza rispetto al tratto considerato per le valutazioni delle soluzioni A e B.

E' stato evidenziato che la previsione progettuale afferente a tale soluzione trova una puntuale giustificazione per le seguenti motivazioni:

- l'ambito di tutela della Partecipanza presenta, in corrispondenza del corridoio interessato dal tracciato autostradale relativo alla soluzione C, una minore profondità territoriale rispetto all'omologa area interferita dal tracciato afferente alla soluzione A. Il tracciato autostradale relativo alla Soluzione C determina, dal punto di vista paesaggistico, un impatto diretto, rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento, decisamente inferiore rispetto alla soluzione afferente al progetto preliminare valutato in sede di Conferenza di Servizi (soluzione A), in quanto l'opera, seppur interagente con l'ambito di tutela, presenta uno sviluppo complessivo ed un'area d'interferenza significativamente inferiori rispetto alla configurazione progettuale preliminare (-30%);
- il tracciato relativo alla soluzione C, nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento, non genera alterazioni funzionali del sistema irriguo superficiale e della struttura agricola del sistema di conduzione dei terreni, la cui maglia è costituita dal sistema dei "tramorelli". Il tracciato, infatti, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo, inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente dell'infrastruttura, caratterizzata da un perfetto parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del relativo corpo autostradale; in questa configurazione non si verifica, inoltre, la potenziale interferenza subita dal canale Salione, corso d'acqua che corre in aderenza al tracciato della S.P. N° 6, ciò in ragione delle soluzioni progettuali adottate. Il suddetto corpo idrico, infatti, conserva le proprie caratteristiche morfologiche ed idrauliche, anche nel tratto potenzialmente interferente con l'autostrada, in quanto l'infrastruttura supera in rilevato, mediante idoneo manufatto, l'incisione

idrografica del canale stesso, senza generare, pertanto, alcuna alterazione del relativo profilo idraulico;

- essa presenta un grado di impatto sul sistema insediativo e rispetto alla popolazione esposta alle azioni di progetto sostanzialmente analogo alla soluzione A; ciò in ragione del numero equivalente degli organismi insediativi interferiti;
- infine, la particolare configurazione altimetrica che il tracciato afferente alla soluzione C deve necessariamente assumere per superare l'interferenza con il canale consorziale Palata-Reno consente di oltrepassare con idoneo manufatto anche la S.P. n° 41, evitando la realizzazione della deviazione della strada stessa e le relative intersezioni a rotatoria previste nella soluzione A. Tale semplificazione progettuale consente di ottimizzare ulteriormente la mitigazione complessiva del tracciato autostradale in termini sia ambientali che paesaggistici, determinando un significativo minore consumo di suolo agricolo.

La Direzione Generale per i BBCCPP, valutando le considerazioni comparative precedentemente illustrate ha rilevato che la soluzione C, tuttavia, presenta caratteristiche morfologiche e dimensionali tali da costituire una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi.

Rispetto agli elementi di criticità rilevati dalla Soprintendenza si è convenuto, a conclusione del percorso valutativo, che il relativo superamento possa essere raggiunto sviluppando, in sede di progettazione definitiva, un quadro organico di soluzioni progettuali integrate e condivise, ispirate all'architettura del paesaggio ed alla conservazione della qualità percettiva del territorio. Tale obiettivo è stato realmente perfezionato in sede di progettazione definitiva anche mediante specifiche azioni di mitigazione del corpo autostradale, operando l'impianto diffuso di strutture vegetazionali autoctone e di forte valenza identitaria, in quanto elementi del paesaggio afferenti all'antica conduzione agricola del territorio rurale (siepi, filari, ecc.). Si è inoltre, ricercata un'adeguata qualità architettonica, cromatica e materica delle opere d'arte, e dei diffusi manufatti minori, tra cui le protezioni antifoniche, al fine di concorrere, anche in termini simbolici, al corretto inserimento paesaggistico ed ambientale del corpo autostradale di progetto, nel sistema dei terreni della Partecipanza agraria di Cento.

Come premesso, tali valutazioni, supportate da opportune elaborazioni cartografiche e progettuali, nonché da uno specifico sopralluogo congiunto in situ, hanno consentito di costruire un percorso di valutazione oggettivo che ha indirizzato ed informato l'intera struttura metodologica del progetto definitivo dell'autostrada e del relativo Studio di Impatto Ambientale e degli strumenti specialistici a supporto della verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera, quale la Relazione Paesaggistica, resa ai sensi del DPCM 12.12.2005 e ss. mm. e ii..

Per i necessari approfondimenti argomentativi si ritiene utile rimandare alle specifiche sezioni progettuali sia in ambito del Progetto Definitivo, sia dello Studio di Impatto Ambientale, sia nella specifica Relazione Paesaggistica e relativi allegati relazionali e grafici.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_00000_0_RP_RG_01_A	relazione 1/2
PD_0_000_00000_0_RP_RG_02_A	relazione 1/2
PD_0_000_00000_0_RP_FS_01_A	Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale
PD_0_000_00000_0_RP_FS_02_A	Raccolta degli strumenti di pianificazione urbanistica
PD_0_000_00000_0_RP_CW_01-07_A	Sintesi delle previsioni, delle tutele e dei vincoli sovraordinati
PD_0_000_00000_0_RP_CY_08_A	Inserimento paesaggistico dell'infrastruttura all'interno del sistema de "la partecipanza agraria di Cento"
PD_0_000_00000_0_RP_DF_01-07_A	Documentazione fotografica degli ambiti di vincolo

	<p>PD_0_000_00000_0_RP_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_CY_11_A Analisi dei cromatismi prevalenti del paesaggio - provincia di Ferrara</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_P5_01-14_A planimetria di progetto e sezioni caratteristiche con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_FO_01-07_A Fotomosaico e simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_RR_01_A simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>ALLEGATO B DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO - SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO L'ATTRAVERSAMENTO DEL PANARO ED IL SISTEMA DEI TERRENI DELLE PARTECIPANZE, NEL COMUNE DI CENTO</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A Relazione Elaborati generali Bondeno Cento D04 D08</p> <p>1_PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01-04</p> <p>1_PD_0_D00_D0000_0_00_FO_01-09</p> <p>Elaborati WBS D06 – 1FE ex tratto A2</p> <p>1_PD_0_D06_DCS00_A_SD_RT_01</p> <p>1_PD_0_D06_DCS00_A_SD_RP_01</p> <p>1_PD_0_D06_DCS00_A_SD_P2_01-03</p> <p>1_PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_01-06</p> <p>Elaborati WBS D05 – 1FE ex tratto C</p> <p>1_PD_0_D05_DCS00_C_SD_PP_01-07</p> <p>1_PD_0_D05_DCS00_C_SD_F2_01-07</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
23.1	Progettazione Stradale	ANAS S.p.A. (Ispettorato Vigilanza Concessionari Autostradali - Direzione Centrale)	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	I01-I02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>ANAS S.p.A. (Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali - Direzione Centrale) ha espresso, con nota del 24/01/11, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0019076 del 25/01/2011, parere favorevole all'opera autostradale subordinandolo al rispetto delle seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le soluzioni progettuali ipotizzate per gli svincoli e diramazioni tra la nuova autostrada Cispadana e le autostrade esistenti A13 e A22 dovranno tenere conto degli interventi previsti di adeguamento alla terza corsia; - dovrà essere studiata una fasizzazione dei lavori tale per cui, durante la realizzazione delle opere di svincolo e di diramazione sulle autostrade esistenti A13 e A22, sia sempre assicurato il transito su due corsie per senso di marcia. <p>L'Ispettorato Vigilanza ANAS ha inoltre richiesto che nelle successive fasi progettuali, venga approfondita la modalità di pedaggiamento del raccordo Ferrara-Porto Garibaldi in caso di eventuale dismissione della barriera di Ferrara Sud.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0019076 del 25/01/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Tutte le richieste avanzate da ANAS S.p.A. (Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali - Direzione Centrale) sono state accolte il fase di redazione del Progetto Definitivo.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	0990_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_24_A 0991_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_25_A Da 1127_PD_0_I01_IRA00_0_SD_FC_01_A a 1130_PD_0_I01_IRA00_0_SD_FC_04_A Da 1153_PD_0_I02_IRA00_0_SD_FC_01_A a 1157_PD_0_I02_IRA00_0_SD_FC_05_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
24.1	Progettazione Stradale	ANAS S.p.A. (Compartimento di Bologna)	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	C11 – A17 – V15			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>ANAS S.p.A. – Compartimento di Bologna con nota del 06/04/11 acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0099858 del 20/04/2011 segnala l'interferenza del tracciato autostradale (presso casello di Ferrara) con la tangenziale Ovest di Ferrara di imminente cantierizzazione. Segnala inoltre un'altra possibile interferenza tra la viabilità di adduzione all'autostrada Cispadana e la variante alla SS12 all'abitato di Mirandola nei pressi di La Serafina.</p> <p>In data odierna ANAS S.p.A. ha depositato, con nota acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123565 del 18/05/2011, un'integrazione al proprio contributo già fornito di cui si darà riscontro in allegato al presente verbale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il mantenimento del cavalcavia della costruenda tangenziale di Ferrara è stato recepito all'interno del Progetto Preliminare approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2012.</p> <p>Tale configurazione è stata adottata anche all' interno del Progetto Definitivo, si prevede infatti lo spostamento della barriera di Ferrara Sud ad Est, al fine di non interferire con il cavalcavia.</p> <p>Il progetto della viabilità di Collegamento C11 – tangenziale Ovest Ferrara, è stato sviluppato partendo dal progetto esecutivo del cavalcavia della tangenziale di Ferrara, tale considerazione si traduce in una limitazione della velocità di percorrenza (indicata da apposita segnaletica) sul cavalcavia al fine di non modificare la struttura.</p> <p>Per ciò che riguarda l'interferenza con la variante alla S.S. 12 (cavalcavia esistente denominato V15), la stessa è stata risolta con l'adeguamento del tracciato autostradale nella WBS A17 che passa al di sotto del cavalcavia esistente della variante S.S. 12.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_26_A PD_0_C11_CCS11_0_SD_PP_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio De Fazio Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
24.ALL	Progettazione Stradale	ANAS S.p.A. (Compartimento di Bologna)	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	C05 (ex MO04) - C11 (ex FE04)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>ANAS S.p.A. – Compartimento della Viabilità dell'Emilia Romagna ha depositato durante la terza seduta della Conferenza dei Servizi del 18/05/2011 la nota, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123565 del 18/05/2011, con la quale ha rilevato le seguenti criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i lavori della Tangenziale Ovest di Ferrara (che comprendono il tratto fino all'interconnessione con la SCG Ferrara – Porto Garibaldi, attualmente gestita con sistema aperto senza pedaggio, tratto che nel progetto preliminare all'esame della Conferenza di Servizi è a carico del concessionario dell'autostrada Cispadana, seppur con un tracciato un po' diverso da quello ora in appalto) sono stati aggiudicati definitivamente e sono in fase di imminente consegna. Sulla base del progetto in appalto, all'intersezione tra Tangenziale Ovest di Ferrara e SCG Ferrara-Porto Garibaldi, buona parte della rampa di immissione dalla Ferrara-Porto Garibaldi verso Ferrara è interferita dagli stalli di esazione previsti per il casello dell'autostrada Cispadana, mentre le spalle del viadotto previsto in corrispondenza dello stesso svincolo vanno ad interferire con detto piazzale di esazione. ANAS ha evidenziato inoltre che l'adeguamento delle carreggiate dovrà tenere conto delle pile previste per lo svincolo della tangenziale; • la viabilità di adduzione "Svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. 12 e via di Mezzo in Comune di Mirandola" non è compatibile con la variante della S.S. 12 all'abitato di Mirandola, nei pressi della località Serafina, i cui lavori sono in corso di realizzazione ed è pertanto da valutare una soluzione alternativa; • in corrispondenza dell'attraversamento della variante di Mirandola è stato realizzato un viadotto di 41 m su due luci. Il tracciato dovrà tenere conto opportunamente dell'interferenza prevedendo un allontanamento delle due carreggiate in modo da non interferire con la pila centrale del viadotto. <p>Pertanto, alla luce delle criticità rappresentate il Compartimento della Viabilità dell'Emilia Romagna di ANAS S.p.A. ritiene necessario un adeguamento delle opere in progetto al fine di non interferire con le infrastrutture gestite.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>I rilievi sopra sintetizzati, e riportati nella predetta nota, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123565 del 18/05/2011, sono condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza. Gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>In particolare, sarà stralciato dal progetto definitivo dell'opera oggetto di concessione il tratto della Tangenziale Ovest posto a nord dell'interconnessione con la SCG Ferrara – Porto Garibaldi e sarà studiata una soluzione tecnica alle criticità evidenziate in corrispondenza dell'interconnessione stessa.</p> <p>La viabilità di adduzione "Svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. 12 e via di Mezzo in Comune di Mirandola" (codice MO04), su richiesta del Comune di Mirandola sarà stralciata dal progetto definitivo dell'opera oggetto di concessione e sostituita con il collegamento tra la variante alla SS12 e la tangenziale sud come indicato al punto C.6 del documento tecnico predisposto dai Comuni modenesi e allegato parte integrante del verbale della seduta conclusiva del Conferenza di Servizi.</p> <p>Infine, in sede di progettazione definitiva, si terrà opportunamente conto dell'esistente viadotto a due</p>				

luci della variante alla SS 12 di Mirandola con particolare riferimento alla presenza della pila centrale.

Relazione di ottemperanza:

Il mantenimento del cavalcavia della costruenda tangenziale di Ferrara è stato recepito all'interno del Progetto Preliminare approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2012.

Tale configurazione è stata adottata anche all' interno del Progetto Definitivo, si prevede infatti lo spostamento della barriera Ferrara Sud ad Est al fine di non interferire con il cavalcavia.

Il progetto della viabilità di Collegamento C11 ovverosia la tangenziale ovest di Ferrara è stato sviluppato partendo dal progetto esecutivo del cavalcavia della costruenda tangenziale di Ferrara, tale considerazione si traduce in una limitazione della velocità di percorrenza (indicata da apposita segnaletica) sul cavalcavia al fine di non modificare la struttura.

In merito all' incompatibilità della Viabilità di Collegamento MO04 (così come prevista nel Progetto Preliminare) con la variante della S.S. 12 all'abitato di Mirandola, si segnala che l'opera è stata stralciata e sostituita con la Viabilità di Collegamento C05 (Raccordo tra la variante alla SS12, Via Mameli e Via Posta), eliminando quindi l'incompatibilità. Lo stralcio della viabilità MO04 è avvenuto a seguito della richiesta illustrata nella scheda cfr. ID50.29.

Riguardo alla viabilità C05 si segnala quanto segue:

- Per quanto riguarda la rotatoria su via della Posta, il completamento dell'innesto Est non è ricompreso nell'ambito del Progetto Definitivo di Cispadana ma è un intervento la cui progettazione e realizzazione risulta essere in carico al Comune di Mirandola.
- Alla data di redazione del presente progetto, il progetto del Comune di Mirandola non è disponibile.
- Per quanto riguarda la rotatoria sulla Variante alla SP 12 (progetto Anas) nel comune di Mirandola, la stessa è stata impostata considerando quanto trasmesso da Anas in data 13/01/2012 ed allegata alla presente.
- Per ciò che riguarda l'interferenza dell'autostrada con la variante alla S.S. 12, la stessa è stata risolta con l'adeguamento del tracciato autostradale che passa al di sotto del cavalcavia esistente della variante S.S. 12.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_C05_CCS00_0_SD_PL_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_RG_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_PP_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_FL_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_FL_02_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_SZ_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_SZ_02_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_ST_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SD_PC_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SE_RT_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_SE_PP_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_IE_RH_01_A
 PD_0_C05_CCS00_0_IE_PP_01_A
 PD_0_000_00000_0_SD_FO_14_A
 PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_04_A

<u>Documentazione allegata</u>	Allegato 4 ID 24.ALL-50.29.msg
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti Ing. Luca Piacentini

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
25.1	Interferenze	IREN S.p.A.	Varie	Vari
<u>WBS coinvolte</u>	D01-DO2-DO3-S01			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il rappresentante di IREN S.p.A. nel corso della seduta del 18/5/2011 ha illustrato i propri rilievi ed ha depositato la nota del 17/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123545 del 18/05/2011, con la quale ha definito le procedure con le quali risolvere le interferenze con le reti tecnologiche di competenza precisando che le modalità di risoluzione saranno definite nelle successive fasi progettuali e i tempi dovranno essere concordati.</p> <p>Iren S.p.A. ha evidenziato che tutti gli aspetti tecnici ed economici per la risoluzione delle interferenze dovranno essere definiti con una specifica convenzione da stipulare con il Concessionario nella quale saranno precisati i tempi di risoluzione, le modalità tecniche di progettazione/esecuzione e le modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti in gestione. Inoltre, ha chiesto di prevedere l'acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù coatte sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione delle interferenze precisando che i lavori sulle reti tecnologiche saranno effettuate direttamente da Iren addebitando i costi al Concessionario.</p> <p>Nella nota depositata, IREN ha segnalato che è stato predisposto nell'ambito della programmazione prevista della variante del Piano d'Ambito del Servizio Idrico Integrato 2008-2023 e relativo piano di dettaglio degli investimenti 2009-2013, approvati con Delibera dell'Assemblea dell'Autorità di ATO3 n° 12 in data 19/07/2010, il progetto di fattibilità generale relativo ai lavori di "Comune di Reggiolo-Trattamenti appropriati. Connessione zona Rame al sistema depurato di Reggiolo".</p> <p>L'investimento riguarda la realizzazione di un'opera fognaria per acque reflue, con lunghezza complessiva dei collettori di circa 2400 m.</p> <p>Iren ha evidenziato che il secondo tratto si svilupperà su aree soggette ad espropriazione per realizzare la viabilità di adduzione al nuovo casello autostradale di Reggiolo-Rolo e, pertanto, ha chiesto la sottoscrizione di accordi bonari e gratuiti per la cessione in favore di Enia/Iren delle aree da assoggettare a servitù di condotta. Il progetto dell'opera fognaria per acque reflue è stato coordinato con il tracciato delle opere connesse all'opera autostradale come si evince dalle planimetrie depositate in allegato alla nota suddetta. Iren ha rappresentato una sommaria descrizione delle opere della fognatura in progetto e specificato che l'opera fognaria potrà essere destinata all'allacciamento delle acque reflue domestiche dei servizi igienici delle strutture a corredo alle opere stradali ed anche delle acque di prima pioggia che saranno convogliate nel depuratore Consortile.</p> <p>Nella nota depositata nella seduta della Conferenza, Iren ha elencato le interferenze con le condotte fognarie, le reti del gas e dell'acquedotto in gestione nei comuni di Reggiolo e Luzzara.</p> <p>Infine, ha rappresentato per ogni interferenza l'ipotesi di risoluzione rimandando la definizione di dettaglio nelle successive fasi progettuali.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>I rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0123545 del 18/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, sono allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza. Gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>In particolare si rinvia a quanto evidenziato nella seduta conclusiva della Conferenza di Servizi dal Presidente che ha dato atto che, nei successivi approfondimenti progettuali, saranno valutati gli apporti al sistema fognario derivanti dalla realizzazione del nuovo casello ed eventualmente sarà valutata la necessità di ottimizzare il progetto in corso di predisposizione da parte di ATO 3 disciplinando i</p>				

rispettivi oneri economici.

Relazione di ottemperanza:

E' stata eseguita, sulla base delle indicazioni fornite da Iren S.p.A., una campagna di rilievi topografici che ha comportato il rilievo di tutte le interferenze lungo il tracciato di progetto. La posizione delle reti rilevate in base alle indicazioni dei tecnici è da ritenersi approssimativa.

Il censimento ha portato all'individuazione di n. 27 interferenze, delle quali n. 4 stralciate in seguito alle variazioni dei tracciati stradali, suddivise in:

- n. 11 interferenze con la rete gasdotto (di cui stralciate n. 2);
- n. 9 interferenze con la rete acquedotto (di cui stralciate n. 1);
- n. 7 interferenze con le reti meteoriche e fognatura (di cui stralciate n. 1);

Al termine del censimento si è svolto l'incontro con i responsabili della sede Iren S.p.A di Reggio Emilia. Durante l'incontro sono state confrontate le interferenze censite con quelle rilevate da IREN sulla base del Progetto Preliminare e sono stati discussi gli aspetti tecnici e l'iter procedurale per la risoluzione delle interferenze e le modalità per la definizione della Convenzione.

E' stata successivamente a tali incontri inviata ad Iren S.p.A la richiesta di preventivazione, unitamente alle schede di censimento delle interferenze ed alle planimetrie generali. Le schede consegnate sono state successivamente integrate dal Concessionario con i tracciati stradali aggiornati.

Il Concessionario ha preso atto che Iren S.p.a., ricevuto il progetto preliminare di collegamento tra il nuovo casello di Rolo-Reggiolo alla vecchia Cispadana, ha deciso di prevedere l'affiancamento alla suddetta strada di una parte di un proprio collettore fognario in progettazione; a tal riguardo si precisa che le aree soggette ad espropriazione da parte del Concessionario saranno limitate al sedime della futura strada ed avranno come confine i cigli esterni dei fossi di guardia. Non risulta possibile pertanto, da parte di questo Concessionario, imporre servitù su aree private non giustificate dalla deviazione di interferenze già esistenti ;

Si specifica inoltre che non verranno convogliate acque di prima pioggia all'interno del depuratore consortile e che nella successiva Progettazione Esecutiva saranno comunicati gli eventuali fabbisogni idrici e/o eventuali apporti acque nere dei fabbricati collegati ai caselli.

Il Concessionario rimanda ad apposite sedi congiunte la discussione in merito a: convenzione, tempi di risoluzione, modalità tecniche di progettazione/esecuzione, modalità del pagamento degli oneri di protezione o spostamento delle reti, acquisizione dei pareri/autorizzazioni, servitù sulle aree interessate dai lavori di adeguamento/risoluzione.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0X000_0_XX_00_06_A: Relazione, database e quadro di stima interferenze oggetto di risoluzione;
da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_53_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_60_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 53 a tav. 60;
da elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_01_A a elaborato PD_0_000_0X000_0_XX_P2_03_A: Planimetrie stato di fatto interferenze PP.SS., da tav. 01 a tav. 03;
PD_0_000_0XG00_0_XX_PZ_05_A: Schede IREN - RETE GASDOTTO
PD_0_000_0XA00_0_XX_PZ_03_A: Schede IREN - RETE ACQUEDOTTO
PD_0_000_0XF00_0_XX_PZ_03_A: Schede IREN - RETE FOGNATURA E METEORICHE

<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
26.1	Idraulica	Consorzio della Bonifica Parmense	Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01-DTS01 & D01-DTS02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente dà la parola al rappresentante del Consorzio della Bonifica Parmense il quale effettua dei rilievi sul progetto all'esame della Conferenza evidenziando le seguenti opere consorziali interferite dal progetto della riqualificazione della SP72 Parma-Mezzani:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canale Burla • Canale Naviglio Nuovo • Canale Ariana Malcantone <p>Con riferimento ai canali sopra indicati, il rappresentante del Consorzio della Bonifica Parmense fornisce rilievi sul dimensionamento dello scatolare come da contributo presentato in data odierna e allegato e parte integrante del presente documento ed acquisito al protocollo Regionale con il PG.2011.0124325 del 18/05/2011.</p> <p>Il rappresentante del Consorzio nel contributo fornito ha rammentato che, come prescritto dalla vigente normativa regionale, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesta dal soggetto attuatore regolare concessione onerosa per ciascuna interferenza con le opere consorziali e trasmesso al Consorzio stesso il progetto esecutivo delle opere da realizzare.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che con riferimento ai contributi presentati in data odierna da parte degli Enti interferiti, la Regione effettuerà un'istruttoria conformemente a quella svolta per i contributi già pervenuti e se ne darà riscontro in apposito allegato al verbale della presente seduta.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Le interferenze tra la viabilità in progetto e il Cavo Burla sono due:</p> <ul style="list-style-type: none"> • D01-DTS01: tombino scatolare in asse al canale con base 5.0m, altezza 2.25m e lunghezza 65m; • D01-DTS02: tombino scatolare in asse al canale con base 5.0m, altezza 2.25m e lunghezza 150m. <p>Quanto riportato in progetto rispecchia le prescrizioni del Consorzio</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D01_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D01_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D01_DWS00_0_WW_TP_01_A PD_0_D01_DWS00_0_WW_TP_02_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Rodolfo Biondi Ing. Riccardo Telò		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
26.2	Idraulica	Consorzio della Bonifica Parmense	Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01-DTS03			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Consorzio della Bonifica Parmense ha depositato durante la terza seduta della Conferenza dei Servizi del 18/05/2011 la nota, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0124325 del 18/05/2011, contenente i rilievi relativi ai canali consortili interferiti dagli interventi di riqualificazione della S.P. n° 72 "Parma-Mezzani", che sono stati anche illustrati verbalmente dal rappresentante del Consorzio, nell'ambito della seduta stessa.</p> <p>In particolare nella nota depositata il Consorzio ha precisato che i canali interessati dalle opere in progetto sono il "Burla", il "Naviglio Nuovo" e l'"Ariana Malcantone"; per ciascuno dei canali interferiti sono state specificate le dimensioni delle sezioni dei manufatti scatolari di tombamento e la lunghezza di ciascun manufatto.</p> <p>Il Consorzio ha inoltre rammentato che, come prescritto dalla vigente normativa regionale, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesta dal Soggetto attuatore regolare concessione onerosa per ciascuna interferenza con le opere consorziali e trasmesso al Consorzio stesso il progetto esecutivo delle opere da realizzare.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>I rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0124325 del 18/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale sono allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza. Gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>CANALE ARIANA MALCANTONE: l'interferenza tra la viabilità in progetto e il canale comporta la demolizione dell'attraversamento esistente e l'inserimento di un tombino scatolare, WBS D01-DTS03, di base 2,0m, altezza 1,0m e lunghezza di 162m.</p> <p>CANALE NAVIGLIO NUOVO: Il tracciato stradale previsto nel PD non interferisce più con il canale, quindi non si prevede alcun intervento.</p> <p>CAVO BURLA: si veda scheda ID 26.1</p> <p>Quanto riportato rispecchia le prescrizioni del Consorzio</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D01_DWS00_0_WW_RI_01_A PD_0_D01_DWS00_0_WW_P2_01_A PD_0_D01_DWS00_0_WW_TP_01_A PD_0_D01_DWS00_0_WW_TP_02_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Rodolfo Biondi Ing. Riccardo Telò			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
27.1	Idraulica	AIPO	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D02-DWS02 (Torrente Enza)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'AIPO con nota del 17/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, ha espresso i propri rilievi al Progetto Preliminare dell'autostrada.</p> <p>Per quanto riguarda AIPO si richiama il documento consegnato in cui sono fornite una serie di prescrizioni per la realizzazione delle opere d'arte di attraversamento del torrente Enza in Provincia di Parma e dei fiumi Secchia e Panaro.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi riportati nella predetta nota P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La risposta al parere espresso da AIPO, relativamente all'attraversamento della viabilità D02 del Torrente Enza trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- La linea di filtrazione, per la quale viene richiesto di prevedere una pendenza di 1 su 5, viene abbattuta dall'inserimento dei diaframmi idraulici e delle difese spondali impermeabilizzate lato fiume e sopra la trave di correa del diaframma; 2- nel progetto delle sistemazioni idrauliche in corrispondenza dell'attraversamento in oggetto è stata mantenuta sia in sponda destra che sinistra la distanza richiesta da AIPO pari a 6 m tra il piede del rilevato stradale e l'unghia del ringrosso arginale e una luce netta libera rispetto alla quota del sottotrave pari a 5 m, per garantire la continuità delle piste di servizio esistenti; 3- La quota del sottotrave, pari a 33.52 m slm, determina una luce libera di oltre 2,00m rispetto alla quota di massima piena bicentennale pari a 30.67 m slm, quindi in linea con i limiti imposti dalla Circolare C.S.LL.PP. 07.02.2009 (Ponti stradali e ferroviari) e dalla Direttiva 4/99; 4- i diaframmi lato fiume in corrispondenza delle strutture arginali sono stati realizzati il più vicino possibile all'unghia del petto del fiume, come richiesto, innalzandone poi la quota fino a quella della banca del petto per conseguire una migliore continuità con i manufatti di impermeabilizzazione della sponda a fiume; 5- la difesa spondale lato fiume, si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad per la difesa spondale e 100-200 kg/cad. per la berma; 6- lato fiume gli argini saranno impermeabilizzati, sotto l'ombra del ponte e a monte del ponte, con una mantellata in c.a. al di sopra della quale verranno posti materassi metallici, mentre, fuori dall'ombra del ponte a valle, sarà realizzato un rivestimento composto da geomembrana in HDPE protetta da uno strato di terra stabilizzato da un rivestimento costituito da elementi prefabbricati in c.a. e successiva idrosemina; 7- sia le difese in massi che le mantellate di rivestimento presenti sui paramenti lato fiume delle arginature si estenderanno per un tratto minimo di 20 m a monte e valle dell'attraversamento (considerando la proiezione degli impalcati di entrambi i viadotti), 				

- 8- si rendono necessari, come richiesto, ringrossi arginali in sagoma ed in quota; il lato campagna di quest'ultimi sarà rivestito con apposite protezioni contro l'erosione da ruscellamento mediante mantellate in materassi metallici, al piede dei quali (berma di protezione) verranno posizionati gabbioni metallici per meglio ammorzare la struttura metallica del materasso. La quota della banca è tale da lasciare una luce rispetto alla quota del sottotrave di almeno 6 m e la sua larghezza è di altrettanti 6 m;
- 9- una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare idrosemina a spessore per rinverdire i rilevati arginali e la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume,
- 10- Come espressamente richiesto nelle prescrizioni, le diverse fasi di lavoro che accompagnano la realizzazione delle fondazione prevederanno la preliminare preparazione del piano di posa del ringrosso del nuovo rilevato. tramite gradonature di immersionamento e quindi, dopo la costipazione del rilevato, si potrà procedere alla realizzazione delle fondazioni. Sempre nell'ambito delle opere di sicurezza previste, è stato previsto il posizionamento di una stazione idrometrica a ultrasuoni telerilevabile nel sistema Marte di AIPO, in corrispondenza del ponte in progetto così come richiesto dal Comune di Sorbolo tramite Lettera N. 1737 del 04/04/2011, in sede di CdS (osservazione n.3 p.to r).

Riferimento elaborati del PD

PD_0_D02_DWS02_0_WW_RI_02_A
PD_0_D02_DWS02_0_WW_PZ_01_A
PD_0_D02_DWS02_0_WW_PZ_02_A
PD_0_D02_DWS02_0_WW_PC_01_A
PD_0_D02_DWS02_0_WW_FC_01_A

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
27.2	Idraulica	AIPO	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A12-AWS05 (Fiume Secchia)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'AIPO con nota del 17/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, ha espresso i propri rilievi al Progetto Preliminare dell'autostrada.</p> <p>Per quanto riguarda AIPO si richiama il documento consegnato in cui sono fornite una serie di prescrizioni per la realizzazione delle opere d'arte di attraversamento del torrente Enza in Provincia di Parma e dei fiumi Secchia e Panaro.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi riportati nella predetta nota P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La risposta al parere espresso da AIPO, relativamente all'attraversamento autostradale del Fiume Secchia trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- La luce della campata (tra P4 e P5) del viadotto è stata portata da 54m a 72m. 2- La quota del sottotrave, pari a 31.57 m slm, determina una luce libera di oltre 2,00m rispetto alla quota di massima piena bicentennale pari a 29,40 m slm, quindi in linea con i limiti imposti dalla Circolare C.S.LL.PP. 07.02.2009 (Ponti stradali e ferroviari) e dalla Direttiva 4/99. 3- i diaframmi lato fiume in corrispondenza delle strutture arginali sono stati realizzati il più vicino possibile all'unghia del petto del fiume, innalzandone poi la quota fino a quella della banca del petto per conseguire una migliore continuità con i manufatti di impermeabilizzazione della sponda a fiume; 4- La difesa spondale lato fiume, si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad per la difesa spondale e 100-200 kg/cad per la berma. 5- Lato fiume gli argini saranno impermeabilizzati, sotto l'ombra del ponte e a monte del ponte, con una mantellata in c.a. al di sopra della quale verranno posti materassi metallici, mentre, fuori dall'ombra del ponte a valle, sarà realizzato un rivestimento composto da geomembrana in HDPE protetta da uno strato di terra stabilizzato da un rivestimento costituito da elementi prefabbricati in c.a. e successiva idrosemina; 6- Sia le difese in massi che le mantellate di rivestimento presenti sui paramenti lato fiume delle arginature si estenderanno per un tratto minimo di 20 m a monte e valle dell'attraversamento (considerando la proiezione degli impalcati di entrambi i viadotti), 7- si rendono necessari, come richiesto, ringrossi arginali in sagoma ed in quota; il lato campagna di quest'ultimi sarà rivestito con apposite protezioni contro l'erosione da ruscellamento mediante mantellate in materassi metallici, al piede dei quali (berma di protezione) verranno posizionati gabbioni metallici per meglio ammorzare la struttura metallica del materasso. La quota della banca è tale da lasciare una luce rispetto alla quota del sottotrave di almeno 6 m e la sua larghezza è di altrettanti 6 m; 				

- 8- una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare idrosemina a spessore per rinverdire i rilevati arginali e la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume,
- 9- particolare cura verrà tenuta nella preparazione delle opere di cantiere. Le diverse fasi di lavoro che accompagnano la realizzazione delle fondazione prevede la preliminare preparazione del piano di posa del ringrosso del nuovo rilevato. Si tratta di un'operazione delicata che dovrà essere eseguita con estrema cura ed attenzione. Si procede con lo scotico e quindi con le gradonature di immersionamento per la posa e compattazione del materiale di riporto funzionale al ringrosso. Solo dopo la costipazione dello stesso si potrà procedere alla realizzazione delle fondazioni.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A12_AWS05_0_WW_RI_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_PZ_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_PZ_02_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_SZ_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_SZ_02_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_PC_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_FC_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
27.3	Idraulica	AIPO	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A12-AWS05 (fiume Secchia)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'AIPO con nota del 17/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, ha espresso i propri rilievi al Progetto Preliminare dell'autostrada.</p> <p>Per quanto riguarda AIPO si richiama il documento consegnato in cui sono fornite una serie di prescrizioni per la realizzazione delle opere d'arte di attraversamento del torrente Enza in Provincia di Parma e dei fiumi Secchia e Panaro.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi riportati nella predetta nota P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La risposta al parere espresso da AIPO, relativamente all'attraversamento alla viabilità C03 (variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia) del Fiume Secchia trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- La luce della campata (tra P4 e P5) del viadotto è mantenuta a 61m; 2- La quota del sottotrave, pari a 31.78 m slm, determina una luce libera di oltre 2,00m rispetto alla quota di massima piena bicentennale pari a 29,40 m slm, quindi in linea con i limiti imposti dalla Circolare C.S.LL.PP. 07.02.2009 (Ponti stradali e ferroviari) e dalla Direttiva 4/99; 3- I diaframmi lato fiume in corrispondenza delle strutture arginali sono stati realizzati il più vicino possibile all'unghia del petto del fiume, innalzandone poi la quota fino a quella della banca del petto per conseguire una migliore continuità con i manufatti di impermeabilizzazione della sponda a fiume; 4- La difesa spondale lato fiume, si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad per la difesa spondale e 100-200 kg/cad per la berma. 5- Lato fiume gli argini saranno impermeabilizzati, sotto l'ombra del ponte e a monte del ponte, con una mantellata in c.a. al di sopra della quale verranno posti materassi metallici mentre, fuori dall'ombra del ponte a valle, sarà realizzato un rivestimento composto da geomembrana in HDPE protetta da uno strato di terra stabilizzato da un rivestimento costituito da elementi prefabbricati in c.a. e successiva idrosemina; 6- Sia le difese in massi che le mantellate di rivestimento presenti sui paramenti lato fiume delle arginature si estenderanno per un tratto minimo di 20 m a monte e valle dell'attraversamento (considerando la proiezione degli impalcati di entrambi i viadotti), 7- si rendono necessari ringrossi arginali in sagoma e in quota, ed il lato campagna di quest'ultimi sarà rivestito con apposite protezioni contro l'erosione da ruscellamento mediante mantellate in materassi metallici, al piede dei quali (berma di protezione) verranno posizionati gabbioni metallici per meglio ammorsare la struttura metallica del materasso. la quota della banca è tale da lasciare una luce rispetto alla quota del sottotrave di almeno 6 m e la sua larghezza è di altrettanti 6 m; 				

- 8- una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare idrosemina a spessore per rinverdire i rilevati arginali e la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume,
- 9- particolare cura verrà tenuta nella preparazione delle opere di cantiere. Le diverse fasi di lavoro che accompagnano la realizzazione delle fondazione prevede la preliminare preparazione del piano di posa del ringrosso del nuovo rilevato. Si tratta di un'operazione delicata che dovrà essere eseguita con estrema cura ed attenzione. Si procede con lo scotico e quindi con le gradonature di immersionamento per la posa e compattazione del materiale di riporto funzionale al ringrosso. Solo dopo la costipazione dello stesso si potrà procedere alla realizzazione delle fondazioni.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A12_AWS05_0_WW_RI_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_PZ_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_PZ_02_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_SZ_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_SZ_02_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_PC_01_A PD_0_A12_AWS05_0_WW_FC_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
27.4	Idraulica	AIPO	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	A30-AWS12 (fiume Panaro)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'AIPO con nota del 17/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, ha espresso i propri rilievi al Progetto Preliminare dell'autostrada.</p> <p>Per quanto riguarda AIPO si richiama il documento consegnato in cui sono fornite una serie di prescrizioni per la realizzazione delle opere d'arte di attraversamento del torrente Enza in Provincia di Parma e dei fiumi Secchia e Panaro.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi riportati nella predetta nota P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La risposta al parere espresso da AIPO, relativamente all'attraversamento autostradale del Fiume Panaro trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- La luce della campata (tra P1 e P2) del viadotto è stata mantenuta di 70m. 2- La quota del sottotrave, pari a 24.14 m slm, determina una luce libera di oltre 2,00m rispetto alla quota di massima piena bicentennale pari a 21.33 m slm, quindi in linea con i limiti imposti dalla Circolare C.S.LL.PP. 07.02.2009 (Ponti stradali e ferroviari) e dalla Direttiva 4/99; 3- i diaframmi lato fiume in corrispondenza delle strutture arginali sono stati realizzati il più vicino possibile all'unghia del petto del fiume, innalzandone poi la quota fino a quella della banca del petto per conseguire una migliore continuità con i manufatti di impermeabilizzazione della sponda a fiume; 4- La difesa spondale lato fiume, si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad per la difesa spondale e 100-200 kg/cad per la berma. 5- Lato fiume gli argini saranno impermeabilizzati, sotto l'ombra del ponte e a monte del ponte, con una mantellata in c.a. al di sopra della quale verranno posti materassi metallici mentre, fuori dall'ombra del ponte a valle, sarà realizzato un rivestimento composto da geomembrana in HDPE protetta da uno strato di terra stabilizzato da un rivestimento costituito da elementi prefabbricati in c.a. e successiva idrosemina; 6- Sia le difese in massi che le mantellate di rivestimento presenti sui paramenti lato fiume delle arginature si estenderanno per un tratto minimo di 20 m a monte e valle dell'attraversamento (considerando la proiezione degli impalcati di entrambi i viadotti), 7- si rendono necessari ringrossi arginali in sagoma e in quota, ed il lato campagna di quest'ultimi sarà rivestito con apposite protezioni contro l'erosione da ruscellamento mediante mantellate in materassi metallici, al piede dei quali (berma di protezione) verranno posizionati gabbioni metallici per meglio ammorsare la struttura metallica del materasso. la quota della banca è tale da lasciare una luce rispetto alla quota del sottotrave di almeno 6 m e la sua larghezza è di altrettanti 6 m; 				

- 8- una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare idrosemina a spessore per rinverdire i rilevati arginali e la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume,
- 9- particolare cura verrà tenuta nella preparazione delle opere di cantiere. Le diverse fasi di lavoro che accompagnano la realizzazione delle fondazione prevede la preliminare preparazione del piano di posa del ringrosso del nuovo rilevato. Si tratta di un'operazione delicata che dovrà essere eseguita con estrema cura ed attenzione. Si procede con lo scotico e quindi con le gradonature di immersionamento per la posa e compattazione del materiale di riporto funzionale al ringrosso. Solo dopo la costipazione dello stesso si potrà procedere alla realizzazione delle fondazioni.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A30_AWS12_0_WW_RI_01_A PD_0_A30_AWS12_0_WW_PZ_01_A PD_0_A30_AWS12_0_WW_PZ_02_A PD_0_A30_AWS12_0_WW_PC_01_A PD_0_A30_AWS12_0_WW_FC_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
27.5	Idraulica	AIPO	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D08-DWS10 (Fiume Panaro)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'AIPO con nota del 17/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, ha espresso i propri rilievi al Progetto Preliminare dell'autostrada.</p> <p>Per quanto riguarda AIPO si richiama il documento consegnato in cui sono fornite una serie di prescrizioni per la realizzazione delle opere d'arte di attraversamento del torrente Enza in Provincia di Parma e dei fiumi Secchia e Panaro.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi riportati nella predetta nota P.G.2011.0123095 del 17/05/2011, allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La risposta al parere espresso da AIPO, relativamente all'attraversamento alla viabilità D04-D08 (viabilità di adduzione Bondeno-Cento) del Fiume Panaro trova la propria oggettivazione dei seguenti punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- La luce della campata (tra P1 e P2) del viadotto è stata portata da 70m a 78m; 2- La quota del sottotrave, pari a 19.97 m slm, determina una luce libera di oltre 2,00m rispetto alla quota di massima piena bicentennale pari a 17.61 m slm, quindi in linea con i limiti imposti dalla Circolare C.S.LL.PP. 07.02.2009 (Ponti stradali e ferroviari) e dalla Direttiva 4/99; 3- i diaframmi lato fiume in corrispondenza delle strutture arginali sono stati realizzati il più vicino possibile all'unghia del petto del fiume, innalzandone poi la quota fino a quella della banca del petto per conseguire una migliore continuità con i manufatti di impermeabilizzazione della sponda a fiume; 4- La difesa spondale lato fiume, si ottiene attraverso la realizzazione di una berma ed una difesa sulla sponda interna e sulle banche ottenuta mediante il posizionamento di massi di cava non gelivi del peso di 50-100 kg/cad per la difesa spondale e 100-200 kg/cad per la berma. 5- Lato fiume gli argini saranno impermeabilizzati, sotto l'ombra del ponte e a monte del ponte, con una mantellata in c.a. al di sopra della quale verranno posti materassi metallici mentre, fuori dall'ombra del ponte a valle, sarà realizzato un rivestimento composto da geomembrana in HDPE protetta da uno strato di terra stabilizzato da un rivestimento costituito da elementi prefabbricati in c.a. e successiva idrosemina; 6- Sia le difese in massi che le mantellate di rivestimento presenti sui paramenti lato fiume delle arginature si estenderanno per un tratto minimo di 20 m a monte e valle dell'attraversamento (considerando la proiezione degli impalcati di entrambi i viadotti), 7- si rendono necessari ringrossi arginali in sagoma e in quota, ed il lato campagna di quest'ultimi sarà rivestito con apposite protezioni contro l'erosione da ruscellamento mediante mantellate in materassi metallici, al piede dei quali verranno posizionati gabbioni metallici per meglio ammorsare la struttura metallica del materasso. la quota della banca è tale da lasciare una luce rispetto alla quota del sottotrave di almeno 6 m e la sua larghezza è di altrettanti 6 m; 				

- 8- una volta completati i lavori di realizzazione delle opere idrauliche, si procederà ad effettuare idrosemina a spessore per rinverdire i rilevati arginali e la nuova configurazione morfologica nell'intorno del fiume,
- 9- particolare cura verrà tenuta nella preparazione delle opere di cantiere. Le diverse fasi di lavoro che accompagnano la realizzazione delle fondazione prevede la preliminare preparazione del piano di posa del ringrosso del nuovo rilevato. Si tratta di un'operazione delicata che dovrà essere eseguita con estrema cura ed attenzione. Si procede con lo scotico e quindi con le gradonature di immersionamento per la posa e compattazione del materiale di riporto funzionale al ringrosso. Solo dopo la costipazione dello stesso si potrà procedere alla realizzazione delle fondazioni

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D08_DWS10_0_WW_RI_01_A PD_0_D08_DWS10_0_WW_PZ_01_A PD_0_D08_DWS10_0_WW_PZ_02_A PD_0_D08_DWS10_0_WW_PC_01_A PD_0_D08_DWS10_0_WW_FC_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
28.1	Progettazione Stradale - Ambiente	ARPA di Parma	Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01 (ex 1PR), D02 (ex 1RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'ARPA di Parma con nota del 01/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0088419 del 07/04/2011, ha espresso una valutazione positiva sull'impostazione del progetto in relazione alla stima degli impatti e alle tecniche di mitigazione previste, rilevando che il tratto dell'opera in Provincia di Parma è relativo alle sole opere di adduzione, con interventi poco significativi nel tratto della S.P. 72 e di attraversamento del torrente Enza. L'ARPA evidenzia che nel primo tratto in località "Case Vecchie" l'intervento è migliorativo dal punto di vista degli impatti da traffico e che nel secondo tratto, intersezione "strada del Grillo", dovrà essere sviluppata una nuova soluzione progettuale che tenga conto della nuova area artigiana produttiva sulla S.P. 72 in fase di realizzazione e del collegamento alla viabilità comunale esistente. Segnala, per le opportune considerazioni progettuali della fase successiva, che la strada interferita è al servizio dell'impianto industriale di compostaggio "Malcantone" in Comune di Mezzani, attualmente fermo per motivi di adeguamento ma che rappresenta a regime un attrattore di veicoli pesanti dalla Cispadana in costruzione e dalla S.P. 72, per cui occorre garantire la possibilità di manovra ai mezzi.</p> <p>Nel tratto di attraversamento del torrente Enza, l'Arpa evidenzia la presenza di metanodotto, parallelo al tracciato, di abitazioni nel lato nord, di un insediamento produttivo rurale nel lato sud (allevamento).</p> <p>Inoltre, in corrispondenza della rampa di accesso al ponte segnala la presenza di un bacino di raccolta acque al momento invasato, circondato da vegetazione arborea e arbustiva, per il quale è opportuno effettuare la valutazione del potenziale possibile valore ambientale.</p> <p>L'ARPA ha richiesto un'attenta valutazione degli effetti dell'opera di attraversamento del fiume Enza sulle acque superficiali e sull'ecosistema idrico, spondale e rivierasco in quanto interessa un ecosistema idrico ed ambiti vegetazionali contigui autoctoni, pur essendo al momento il tratto interessato spoglio per motivi di manutenzione straordinaria da parte dell'A.I.Po.</p> <p>Nella fase di Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedersi un'analisi in grado di stimare l'attuale stato dell'ecosistema interessato dall'attraversamento, gli effetti ed un monitoraggio nelle diverse fasi d'opera.</p> <p>E' stata proposta l'applicazione del metodo IFF (Indice di Funzionalità Fluviale) che potrebbe costituire un efficace strumento di analisi e monitoraggio.</p> <p>Inoltre, preso atto degli schemi di trattamento acque, è stato prescritto nel PMA di predisporre una stazione di monitoraggio acque superficiali A.O e P.O a monte e a valle del ponte.</p> <p>Per le opere di attraversamento dei canali in fase di progettazione i calcoli degli scatolari dovranno essere riferiti ai carichi idraulici dell'ultimo decennio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0088419 del 07/04/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				

Relazione di ottemperanza:

La progettazione del tratto in località Malcantone è stata fatta tenendo in considerazione tutti i vincoli urbanistici e territoriali; il progetto si attacca alla rotatoria in fase di realizzazione in prossimità dell'impianto IREN, si sviluppa in direzione est dove in prossimità dell'intersezione con Strada del Grillo si è previsto uno svincolo a rotatoria come chiesto dal comune di Mezzani per poi collegarsi all'esistente. In questa configurazione si riesce a mantenere le opere in fase di realizzazione garantendo la circolazione in tutte le direzioni indicate.

In prossimità del passaggio sul torrente Enza si è tenuto in considerazione tutti i vincoli presenti sul territorio quali presenza di un metanodotto e abitazioni sul lato nord del tracciato il quale è stato studiato mantenendo le opportune distanze come previsto dalla normativa vigente oltre alle indicazioni dei vari enti gestori degli impianti.

La presenza del bacino più a sud del punto di attraversamento del torrente Enza non verrà direttamente interessato dell'infrastruttura, ma verrà lambito dalle mitigazioni progettate. Infatti, tra l'argine del torrente Enza e la SP60 è prevista la realizzazione della tipologia N4 "Bosco plurispecifico" afferente agli "Interventi con prevalente funzione naturalistica". In questo modo la sua funzione ecologica risulta potenziata dagli effetti sinergici delle future piantumazioni.

La valutazione dell'ecosistema idrico e degli ambiti afferenti al torrente Enza sono stati analizzati al par. 2.6 dell'elaborato PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01_A, in cui sono stati individuati impatti potenziali di moderata intensità, anche se non reversibili, in ragione dei quali sono stati studiati gli opportuni interventi di mitigazione.

L'analisi dell'evoluzione degli ecosistemi fluviali interferiti verrà attuata attraverso all'applicazione dell'Indice di Funzionalità Fluviale (IFF) che prende in considerazione l'ecosistema fluviale nella sua globalità. L'evoluzione dei livelli di funzionalità determinati in AO verranno confrontati in fase di PO per verificarne se si sono verificate eventuali alterazioni non previste in sede di SIA. Tale analisi verrà applicata a tutti i corsi d'acqua (principali, secondari e minori) appartenente al sistema della rete ecologica che vengono interferiti dall'opera di progetto.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A Piano di monitoraggio ambientale - Relazione generale PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01_A Relazione - 1/2 PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_02_A Relazione - 2/2
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Rodolfo Biondi, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
29.1	Ambiente	ARPA di Ferrara	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'ARPA di Ferrara con nota del 01/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0095917 del 15/04/2011, ha fornito indicazioni dettagliate sulle tematiche da approfondire e da analizzare nell'elaborazione dello studio di Impatto Ambientale. Il Presidente riassume i contenuti delle indicazioni fornite con la nota summenzionata.</p> <p>Per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico ARPA ha richiesto di verificare la coerenza dell'infrastruttura con la Variante REP (Rete Ecologica Provinciale) del PTCP della Provincia di Ferrara, la coerenza con il PTRQA (Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria) della Provincia di Ferrara con particolare riferimento all' art. 25 delle NTA, la compatibilità dell'opera con il PSC associato dell'alto ferrarese, e di effettuare valutazioni specifiche relativamente al "rischio idraulico".</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale il Presidente evidenzia, come già precisato nella nota P.G.2011.0098183 del 19/04/2011 di convocazione della seduta conclusiva della Conferenza dei Servizi, che le valutazioni di impatto acustico richieste, con studi specifici presso le frazioni di S. Carlo (Comune di S. Agostino) e Buonacompra (Comune di Cento), presupponendo un maggiore grado di approfondimento che non inerisce il progetto preliminare all'esame della Conferenza dei Servizi, verranno approfondite con lo Studio di Impatto Ambientale in sede di progettazione definitiva.</p> <p>Il Presidente osserva, altresì, che saranno analizzati approfonditamente gli aspetti menzionati nella nota suddetta, sia per la fase di esercizio che per quella di realizzazione delle opere.</p> <p>In sede di progetto definitivo saranno inoltre dettagliati i carichi di traffico sia dell'infrastruttura autostradale sia quelli aggiuntivi indotti sulla viabilità ordinaria limitrofa considerando anche quelli dei mezzi pesanti per la fase di cantiere.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" affronta l'analisi e la coerenza esterna del progetto anche rispetto alla pianificazione provinciale a livello sia di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), sia dei relativi Piani di settore. Il PTCP della Provincia di Ferrara è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 80 del 28/07/2010 e contiene la Variante REP (Rete Ecologica Provinciale); più precisamente, al par. A.4.5.7. del suddetto elaborato del SIA, ne viene effettuata un'approfondita valutazione. Anche il Piano di settore relativo alla Qualità dell'aria, cioè il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria, è stato oggetto di una puntuale verifica di coerenza con quanto riportato all'art. 25 delle NTA; tale verifica è riscontrabile al par. A.4.5.9.</p> <p>La compatibilità dell'opera con il PSC associato dell'alto ferrarese è stata altresì oggetto di specifica verifica nell'apposita sezione di analisi del Quadro di Riferimento Programmatico, e più precisamente nella sezione del documento afferente all'analisi di coerenza dell'opera rispetto agli indirizzi programmatici del PSC adottato dei seguenti comuni: Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino.</p> <p>Il Quadro di Riferimento Programmatico (QRP) contiene, altresì, una specifica trattazione del "rischio idraulico". Si è infatti operata, nel par. A.4.3.3 del QRP, l'analisi di coerenza delle azioni di progetto con</p>				

il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico del fiume Reno, che interessa i comuni di Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico e Sant'Agostino.

La stima dei carichi di traffico veicolare, agenti sulla nuova infrastruttura e nell'ambito territoriale di riferimento, è stata sviluppata in uno specifico studio trasportistico: **PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A Analisi Trasportistica**, di cui una sintesi è altresì illustrata nello Studio di Impatto Ambientale, e più precisamente in una specifica sezione del documento: **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”**.

Il piano della viabilità dei mezzi operativi in fase di cantiere, con riferimento anche ai tragitti utilizzati per l'approvvigionamento del materiale inerte, è riportato al par. 2.3 del documento: **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri - Relazione”**.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A “Quadro di riferimento programmatico – Relazione” PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione” PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri - Relazione”
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
29.2	Ambiente	ARPA di Ferrara	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<u>Testo del Parere:</u>				
Con riferimento agli impatti sull'aria ARPA ha fornito indicazioni specifiche sugli argomenti da aggiornare e da sviluppare.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
Il Presidente precisa quindi in merito che quanto richiesto sarà opportunamente approfondito nello Studio di Impatto Ambientale nel quale le indicazioni date saranno prese come riferimento per studiare gli impatti indotti non solo dalla fase di esercizio dell'opera ma anche nella fase di costruzione così come verranno analizzati gli effetti prodotti dai mezzi che, nella prima fase di cantierizzazione (della durata di circa 2 anni), transiteranno sulla viabilità ordinaria.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
L'aggiornamento dei dati meteorologici è stato operato nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, e più precisamente nella documentazione afferente alla caratterizzazione dello stato ambientale di riferimento delle caratteristiche climatiche e della matrice atmosfera e qualità dell'aria. Per la complessità ed articolazione dei dati trattati si rimanda alla puntuale consultazione delle sezioni D.2.1 e D.2.2 del documento: PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A "Quadro di riferimento ambientale – Relazione 1/3" . In tale sede documentale è possibile riscontrare l'acquisizione dei dati statistici disponibili della rete di monitoraggio dell'aria, anche per la provincia di Ferrara.				
Le stime delle emissioni di inquinanti in atmosfera, generati dall'esercizio autostradale e dal relativo processo di costruzione (cantieri fissi e mobili), sono sviluppati rispettivamente nelle sezioni E.3.1.2 e E.3.1.1 del documento: PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2" .				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A "Quadro di riferimento ambientale - Relazione 1/3" PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2"			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
29.3	Ambiente	ARPA di Ferrara	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Come evidenziato dalla stessa ARPA di Ferrara, tutte le osservazioni e le integrazioni richieste per il progetto dell'autostrada per la componente atmosferica sono ritenute valide anche per lo studio della viabilità di adduzione sia in relazione ai necessari aggiornamenti che agli aspetti metodologici.</p> <p>ARPA ha evidenziato infine che, per quanto concerne il piano di monitoraggio delle matrici ambientali le osservazioni corrispondenti, verranno rese nell'ambito della successiva procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0095917 del 15/04/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Progetto Definitivo ed il relativo Studio di Impatto Ambientale, nonché l'intera documentazione scientifica prodotta al fine di caratterizzare lo stato di riferimento della componente atmosfera e qualità dell'aria, nonché la valutazione dei differenti quadri emissivi degli inquinanti chimici in atmosfera, generati dall'esercizio autostradale e dalle viabilità complementari e di adduzione sono stati elaborati sulla base di un quadro organico e statistico aggiornato di dati meteo-climatici.</p> <p>Le analisi ed i modelli di calcolo utilizzati per tutte le viabilità di adduzioni, sono stati anch'essi informati ai più recenti set di dati meteorologici. Per la complessità ed articolazione dei dati trattati si rimanda alla puntuale consultazione delle specifiche sezioni relazionali appositamente sviluppate nell'ambito della documentazione dello Studio di Impatto Ambientale, e più precisamente negli allegati afferenti alle opere di adduzione.</p> <p>Il Progetto Definitivo è altresì corredato dal Piano di Monitoraggio Ambientale: PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A "Piano di Monitoraggio Ambientale – Relazione Generale". La consultazione puntuale dello stesso consentirà di acquisire un quadro organico delle attività di monitoraggio rispetto alle componenti ambientali oggetto di misurazione nelle tre differenti fasi che ne caratterizzano l'applicazione normativa: ante, in corso e post operam; tale documento descrive, infatti, per ogni singola matrice ambientale, le modalità e le metodiche di misurazione, le relative frequenze ed altresì la specifica localizzazione georeferenziata di ciascun punto di misura.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A "Piano di Monitoraggio Ambientale – Relazione Generale"		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
30.1	Ambiente	ARPA di Modena	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'ARPA di Modena ha fornito le proprie considerazioni, con nota del 05.01.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0107341 del 29/04/2011.</p> <p>Per quanto riguarda il "Quadro di Riferimento Programmatico", ARPA ha richiesto di verificare la coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione di livello provinciale e comunale (PTCP e PIAE della Provincia di Modena, PSC dei comuni di Concordia, Medolla e San Felice) e di definire preventivamente alla stesura del progetto definitivo la destinazione della viabilità di servizio.</p> <p>Relativamente al "Quadro di riferimento ambientale" ha richiesto di verificare la tipologia dei ricettori e di chiarirne la classificazione.</p> <p>Sono state evidenziate per ogni componente ambientale (acqua, suolo, atmosfera e clima) le necessità di approfondimento, di integrazione e di aggiornamenti normativi, definendo metodologie e riferimenti da adottare per la determinazione dei parametri utilizzati per la valutazione degli impatti e indicando i necessari accorgimenti per le fasi di realizzazione dell'opera.</p> <p>Per quanto attiene al "Quadro di riferimento progettuale", ARPA ha segnalato la necessità di chiarire, per i cantieri fissi, i fattori di emissione utilizzati e le caratteristiche geometriche dell'emissione, per i cantieri mobili, di valutare l'impatto tenendo conto della sovrapposizione degli effetti di tutte le attività delle fasi di cantiere e del traffico indotto dal cantiere stesso, considerando anche il risollevarimento di polveri da strade bianche sia nelle aree di cantiere che sulle contro strade.</p> <p>Infine, per il traffico indotto, è stata richiesta la valutazione dell'incremento del flusso dei mezzi pesanti sulle sezioni stradali della viabilità ordinaria maggiormente impattate.</p> <p>ARPA ha complessivamente condiviso le azioni di mitigazione individuate per le attività di cantiere (fissi e mobili) ed ha definito una metodologia per la stima delle concentrazioni in atmosfera, sia per la fase di esercizio che per la fase di cantiere, da adottare nella predisposizione del SIA.</p> <p>Relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale è stata richiesta un'ottimizzazione considerando come inquinanti da monitorare quelli per cui sono previsti limiti normativi e, tra questi, quelli potenzialmente più critici, in relazione alla sorgente da monitorare.</p> <p>Rispetto alla componente del rumore, in generale, ARPA condivide la metodologia e l'approccio modellistico dello studio effettuato per valutare il rumore generato dalla nuova infrastruttura in progetto e concorda riguardo a ciò che sarà aggiornato, aggiunto ed approfondito nella successiva fase di progetto definitivo. Inoltre, pur condividendo il Piano di Monitoraggio Acustico nelle finalità e nella metodologia in generale, sono state segnalate opportune integrazioni da effettuare relativamente alle procedure di misura.</p> <p>Relativamente all'impatto dovuto alle vibrazioni, è previsto un Piano di monitoraggio della matrice vibrazioni, per il quale ARPA concorda in generale con le finalità e la metodologia di massima riportata, rilevando al contempo che è opportuno che la metodologia del Piano di Monitoraggio e i ricettori scelti per le misure vengano concordati con la stessa Agenzia.</p> <p>Infine, ARPA di Modena, fa presente che tutte le osservazioni riportate per i documenti relativi al tracciato autostradale, sia in relazione ai necessari aggiornamenti, che relativamente agli aspetti metodologici, valgono anche per la parte di viabilità di adduzione al sistema autostradale – raccordo Bondeno-Cento, poiché questo tratto di viabilità di adduzione, riguarda in parte il territorio della provincia di Modena, in particolare il comune di Finale Emilia.</p>				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0107341 del 29/04/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente, con riferimento alla richiesta di definire, preventivamente alla stesura del progetto definitivo, la destinazione della viabilità di servizio, evidenzia altresì che la stessa, presupponendo un maggiore grado di approfondimento che non inerisce il livello preliminare del progetto all'esame dell'attuale conferenza, sarà come le altre approfondita nelle successive fasi progettuali.

Relazione di ottemperanza:

In relazione all'eterogeneità ed alla complessità delle argomentazioni afferenti all'istruttoria dell'ARPA della Provincia di Modena, formulata in sede di Conferenza di Servizi Preliminari, si è ritenuto opportuno, in questa sede, sviluppare un quadro organico di risposte sintetiche articolate rispetto alla struttura metodologica dello Studio di Impatto Ambientale, rinviando alla consistente documentazione specificatamente elaborata, qualsiasi ulteriore verifica ed approfondimento.

Quadro di riferimento programmatico

- L'osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo;
- nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A “Quadro di riferimento programmatico – Relazione”** al par. A.4.5.4 è stata verificata la coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di cui è stata approvata la Variante Generale con Delibera del Consiglio Provinciale n. 46 del 18/03/2009; al par. A.4.5.5 è stata verificata la coerenza con la Variante Generale al Piano Infraregionale delle Attività Estrattive approvata con Delibera del Consiglio Provinciale n. 44 del 16/03/2009. Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: “Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione”, nella sezione “APPENDICI ALLO S.I.A.”).
- al par. A.4.6.4 è stata verificata la coerenza con il PSC vigente del comune di Concordia sulla Secchia approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.23 del 20/04/2009; al par. A. 4.6.7 viene valutata la coerenza con il PSC di Medolla approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 30 e 31 del 31/08/2011; al par. A.4.6.8 è stata verificata la coerenza con il PSC di San Felice sul Panaro, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 25 del 22/04/2009;
- la destinazione finale delle viabilità di servizio, ovvero delle piste di cantiere è stata assunta nell'ambito del progetto definitivo operando una specializzazione di ogni singolo tratto di cui si manterrà l'esercizio una volta completata la realizzazione dell'opera ed attivata la funzione autostradale. Le destinazioni previste afferiscono principalmente al recupero dei tratti di viabilità dei cantieri ai fini della ricostruzione della connettività dei fondi agricoli ed alla permeabilità ciclo-pedonale del territorio.

Quadro di riferimento ambientale

- Nell'elaborato **PD_0_D00_D0000_0_IA_SH_02_A “Censimento dei Ricettori – Schede”** è stato eseguito l'aggiornamento di tutti i recettori acustici individuati in una fascia di 250 m, ovvero 500 m per i recettori sensibili, in cui viene identificata oltre alla destinazione residenziale anche la tipologia edilizia e d'uso.

ACQUA

- L'osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo;
- il calcolo delle necessità di acque sia a scopo potabile sia non potabile per la fase realizzativa delle opere infrastrutturali viene puntualmente riportata nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”** ovvero al par. 4.1.1 dell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”**;
- nell'elaborato sopra citato viene indicato l'approvvigionamento giornaliero per abitante equivalente pari a 250 l, in via cautelativa, al fine della determinazione degli impatti; si sottolinea che sono state messe in atto tutti gli accorgimenti ed i dispositivi tecnologici per evitare gli sprechi e gli usi impropri di acqua potabile;
- lo smaltimento dei reflui civili ed il relativo sistema di gestione dell'impianto (tempistiche e modalità di controllo), risultano puntualmente descritti nella sezione 4.1.2 dell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”** ed altresì, più in generale, nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”**;
- il ciclo di trattamento completo dei reflui provenienti dalle cucine è descritto alla sezione 4.1.2 dell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”**; e più in generale nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”**;
- la gestione dei reflui industriali provenienti dalle aree di cantiere è descritta alla sezione 4.1.2 dell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”**; e più in generale nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”**;
- i dati utilizzati per il dimensionamento della rete di raccolta delle acque di piattaforma sono riportati nell'elaborato **PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A Relazione Idraulica Acque di Piattaforma”**;
- le procedure di intervento in caso di sversamenti accidentali di sostanze pericolose nelle aree di cantiere sono illustrate nel **Piano di Sicurezza e Coordinamento**, di cui parte delle indicazioni sono riportate al par. 9.1.5.1 dell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”**;
- le indagini pluviometriche sono state elaborate prendendo in esame le stazioni pluviometriche ufficiali ricadenti all'interno dell'area e per esse si sono rilevati i valori di pioggia caratteristici e riportati al par. D.6.2.1 dell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A “Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 1/3”**;
- al fine di valutare la soggiacenza della falda da assumere in progetto, sono stati utilizzati i risultati di una rete di monitoraggio della falda “ipodermica”, ovvero del livello freatico nei primi metri dal piano di campagna, messa a punto dal Servizio Geologico, Sismico e dei Suoli della Regione Emilia Romagna (disponibile al sito <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/>). Tale rete di monitoraggio è costituita da una serie di pozzetti di profondità pari a 3 m, monitorati in continuo; per ulteriori approfondimenti si veda il par. D.6.4.2 dell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_05_A “Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 2/3”**;
- la valutazione degli aspetti qualitativi delle acque superficiali e sotterranee è stata sviluppata nella specifica sezione delle indagini preliminari **029 Qualità dell'acqua e dell'aria**;
- le tavole di vulnerabilità intrinseca degli acquiferi sono state redatte consultando quale base informativa anche la cartografia allegata al vigente PTCP di Modena;

- la valutazione del grado di subsidenza è sviluppata nel par. D.5.1.1 dell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_05_A “Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 2/3”**;
- l'aggiornamento dei fattori antropici sinergici indipendenti dal progetto è stato effettuato utilizzando i dati forniti dalle indagini preliminari della sezione **“028 Siti potenzialmente contaminati”** e attraverso l'acquisizione dei dati provinciali aggiornati sulla base di richieste specifiche formulate presso ciascuna delle Amministrazioni provinciali coinvolte (Parma, Reggio Emilia, Modena, Ferrara); per una puntuale consultazione e verifica delle attività di indagine svolte si rimanda all'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_03_A Fattori antropici sinergici indipendenti dal progetto - Relazione**;
- le fonti di approvvigionamento della risorsa idrica funzionale ai fabbisogni di cantierizzazione dell'opera sono indicate nell'elaborato: **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”** e più in generale nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”**, mentre i reflui, opportunamente trattati in impianti di depurazione collocati presso ogni singola area di cantierizzazione, saranno recapitati nei recettori idrici superficiali previa autorizzazione, la cui istanza autorizzativa sarà perfezionata in sede di progettazione esecutiva;
- una puntuale ricognizione di tutti i pozzi è contenuta nell'elaborato **PD_0_X00_X0000_0_WW_SH_04_A Schede Censimento Pozzi**;
- la definizione degli aspetti quantitativi dei fabbisogni idrici sono illustrati nella sezione **0 2 15 Idrologia e idraulica** dell'elaborato **PD_0_X00_X0000_0_WW_RT_01_A Relazione Illustrativa** del Progetto Definitivo.

SUOLO

- In sede di progettazione definitiva si è escluso l'utilizzo di dune antirumore in terra, quali interventi di mitigazione acustica, ma solo barriere bidimensionali; tale scelta è motivata sia dalla necessità di ridurre la domanda di inerti, sia per ridurre la superficie espropriativa afferente all'impronta del sedime del manufatto. Nella gestione dei materiali inerti si è privilegiato l'utilizzo di inerti da demolizione, ma i quantitativi potenzialmente reperibili non risultano sufficienti per compensare la domanda complessiva di terre per la formazione dei rilevati. Si è così optato per l'utilizzo di inerti non pregiati provenienti da cave, opportunamente emendati con stabilizzazione a calce e/o cemento;
- sono state definite puntualmente le aree estrattive, le cui localizzazioni e disponibilità sono state altresì aggiornate secondo le indicazioni delle Amministrazioni provinciali interessate dall'opera. Gli opportuni approfondimenti possono essere riscontrati nella sezione del Progetto Definitivo: **“0 4 1 Poli estrattivi e centri di produzione”**; si rimanda inoltre a quanto precisato al secondo punto della sezione della risposta titolata **“Quadro di riferimento programmatico”**.
- le aree di deposito definitivo sono state individuate nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_IT_02_A “Planimetria complessiva con indicazione degli ambiti operativi, delle aree estrattive, dei poli di fornitura, degli impianti di deposito e riciclaggio dei materiali inerti di risulta proposti e la relativa designazione delle competenze di approvvigionamento”**;
- le procedure di gestione dei materiali di scavo sono illustrate nell'elaborato specifico del Progetto Definitivo: **0285_PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 “Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo”** e più in generale nel documento: **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”**.

ATMOSFERA E CLIMA

- Le osservazioni hanno consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo;
- la stima delle emissioni inquinanti da traffico stradale è oggetto di una metodologia ufficiale europea che mantiene aggiornate, sulla base delle nuove informazioni messe a disposizione dalla ricerca, le indicazioni per la stima delle emissioni a partire dai fattori d'emissione

("Emission Factors" = **EF**, valori di emissione per unità di percorrenza), relativi ai singoli veicoli appartenenti a categorie codificate.

- Tale metodologia è implementata in un programma informatico, denominato COPERT, concepito per calcolare emissioni da traffico aggregate a livello nazionale. COPERT è stato realizzato a cura dell'Università della Tessalonica (Grecia), su incarico dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA), nell'ambito delle attività del Centro Tematico Europeo sull'Atmosfera e sul Cambiamento Climatico (ETC-ACC). Distribuito per la prima volta nel 1989, è stato aggiornato negli anni, fino alla versione attuale (COPERT 4), rilasciata nel 2007 (Samaras et al., 2007).
- Sulla base della metodologia COPERT, è stato sviluppato da ARIANET S.r.l. un programma di calcolo delle emissioni inquinanti da traffico stradale denominato TREFIC (TRaffic Emission Factor Improved Calculation). TREFIC prevede, per molti degli inquinanti atmosferici tipici del traffico (NOX, N2O, SOX, VOC, CH4, CO, CO2, NH3, particolato, metalli pesanti, diossine e furani), la valutazione degli EF in termini di massa d'inquinante emessa per unità di percorrenza (g/km). Tali coefficienti dipendono:
 - dal tipo di carburante (benzina con o senza piombo, gasolio, gpl);
 - dal tipo di veicolo (motociclo, autovettura, veicolo commerciale leggero o pesante, autobus);
 - dalla velocità media di percorrenza o dal tipo di strada percorsa (urbana, extraurbana, autostrada);
 - dalla cilindrata del motore per i veicoli passeggeri e dalla portata nel caso di veicoli commerciali;
 - dall'età del veicolo, o più precisamente dall'anno di immatricolazione e dal chilometraggio complessivo.
- Sono stati analizzati i dati forniti dalle stazioni meteorologiche Synop/METAR disponibili sul territorio ed eseguito un confronto con i campi tridimensionali ottenuti tramite un modello meteorologico che costituiranno l'input meteorologico alle successive simulazioni.

L'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria dell'ambito territoriale interessato dalla nuova Autostrada Regionale Cispadana è effettuata:

a livello provinciale sulla base dei dati registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tali dati, già elaborati, sono stati reperiti nei Rapporti di Qualità dell'Aria delle province citate, disponibili sul sito <http://www.arpa.emr.it>;

sulla base dei risultati di una campagna di monitoraggio condotta con mezzo mobile nel mese di agosto 2011 in due siti di misura, nello specifico nel centro abitato di Finale Emilia, ad una distanza di circa 2 km dal futuro tracciato stradale e in comune di Carpi, in località Gruppo, all'interno dell'area SIC IT4040015 ('Valle di Gruppo), a meno di 5 km dal tracciato principale.

Le stazioni fisse di monitoraggio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara considerate sono riassunte in tabella e figura seguenti.

Nome Stazione	Tipologia di stazione		
Reggio Emilia			
Febbio	Febbio	rurale	di fondo
S. Rocco	S. Rocco	rurale	di fondo
Castellarano	Castellarano	suburbana	di fondo
S. Lazzaro	S. Lazzaro	urbana	di fondo
Risorgimento	Risorgimento	urbana	di fondo
Casalgrande	Casalgrande	suburbana	da traffico
Timavo	Timavo	urbana	da traffico
Modena			
Vignola	Vignola	suburbana	di fondo
Gavello	Mirandola	rurale	di fondo

Giardini	Modena	urbana	da traffico
Nonantolana	Modena	urbana	di fondo
Parco Ferrari	Modena	urbana	di fondo
Carpi 2	Carpi	suburbana	di fondo
Sassuolo	Sassuolo	urbana	di fondo
Circ. San Francesco	Fiorano Modenese	urbana	da traffico
Maranello	Maranello	urbana	di fondo
Febbio	Febbio	rurale remoto	di fondo
Ferrara			
Corso Isonzo	Ferrara	urbana	da traffico
Villa Fulvia	Ferrara	urbana	di fondo
Via Bellonci	Ferrara	urbana	di fondo
Gherardi	Jolanda di Savoia	rurale remoto	di fondo
Ostellato	Ostellato	rurale	di fondo
Via Parco del Reno	Cento	suburbana	di fondo
Mizzana	Ferrara	industriale	
Mezzo Mobile c/o Barco	Ferrara	industriale	

STAZIONI FISSE DI MONITORAGGIO DELLE PROVINCE DI REGGIO EMILIA, MODENA E FERRARA

- per una verifica del contributo emissivo generato dal traffico si rimanda alla sezione D.2.3.5 *Caratterizzazione dello stato attuale della qualità dell'aria: Provincia di Modena* dell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A "Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 1/3"**;
- l'intervento MO03 viene identificato nel Progetto Definitivo come viabilità di collegamento con il seguente codice **"C04" (ex MO03) Interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale Intersezione a rotatoria fra via di Mezzo, via Baccarella, via Personali e via Margotta Comune di Mirandola** e si tratta del risezionamento di una strada extraurbana secondaria assimilabile perciò alla C2, mentre la MO06 si identifica con **"C07" (ex MO06) Interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale - Completamento della Tangenziale di S.Felice e Circonvallazione di Rivara** e si identifica con una C2, come nel progetto Preliminare;
- la metodologia di stima delle emissioni da opere stradali in fase di cantiere è ripresa dal *Road Construction Emission Model*, sviluppato dal Sacramento Metropolitan Air Quality Management District e aggiornato al novembre 2008 (versione 6.3.1 - <http://airquality.org/>). Questo modello prevede la stima di due tipi di emissione:
 - *esauste*, prodotte dalla combustione nei veicoli a motore circolanti nell'area (camion di movimentazione terra alimentati a gasolio e macchine da cantiere) e dall'accesso all'area dei mezzi privati del personale impiegato nei cantieri;
 - per il PM₁₀ ed il PM_{2,5}, *risollevamento* di polveri generate dai lavori e depositate sulla superficie di cantiere.

La valutazione delle **emissioni esauste dell'attività di movimentazione materiali** viene effettuata sulla base del numero e della lunghezza dei viaggi dei mezzi di trasporto materiali; questi ultimi sono intesi come materiali da costruzione in ingresso nel cantiere e materiali scavati in uscita dal cantiere per essere smaltiti.

Le emissioni delle **macchine da cantiere** dipendono invece dal tipo e dalla durata dell'attività, oltre che dall'estensione del cantiere.

Il contributo emissivo dei **veicoli privati in accesso al cantiere**, di minore entità rispetto agli altri, è stimato in base al numero di persone impiegate nel cantiere e alla lunghezza media del tragitto casa-lavoro del personale.

La stima delle emissioni da **risollevamento** utilizza il dato di superficie massima coinvolta giornalmente dalle attività di cantiere.

Le emissioni vengono valutate per diverse fasi dell'attività di cantiere:

- scorticamento e dissodamento
- scavo
- drenaggio e opere accessorie
- pavimentazione
- la previsione su area vasta dei tragitti percorsi per il raggiungimento delle aree di approvvigionamento inerti viene riportata nei seguenti elaborati **PD_0_000_00000_0_IA_IT_02_A “Planimetria complessiva con indicazione degli ambiti operativi, delle aree estrattive, dei poli di fornitura, degli impianti di deposito e riciclaggio dei materiali inerti di risulta proposti e la relativa designazione delle competenze di approvvigionamento”** in scala 1:100.00, **PD_0_000_00000_0_IA_PP_01_A “Planimetria generale con indicazione degli ambiti operativi, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti”** la serie al 25.000, ed infine la serie cartografica al 10.000 suddivisa nelle due fasi realizzative **PD_0_A00_A0000_0_IA_PP_01_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti**.
- in relazione alle osservazioni formulate in merito ai contenuti del Cap. E13 “Informazioni necessarie allo svolgimento delle fasi di selezione preliminare dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale”, si precisa che, in sede di redazione del progetto definitivo, le stesse sono state recepite;
- le osservazioni relative agli Ambiti di Monitoraggio hanno consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

RUMORE

- Per i cantieri fissi sono state definite le modalità operative afferenti all’indagine fonometrica ante operam; tali modalità sono state sviluppate nell’ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale e più precisamente nella sezione specialistica relativa al monitoraggio acustico: **“PD_0_000_00000_0_MN_RH_02_A Relazioni Specialistiche - Componente Rumore”**;
- per la valutazione dell’impatto acustico nella fase di esercizio sono state redatte due serie cartografiche in cui trovano rappresentazione i livelli acustici nel periodo diurno e notturno per una fascia di 500 m per lato dal bordo autostradale, con e senza mitigazioni; di seguito si riporta l’elenco di tali elaborati:
 - **PD_0_000_0MA00_0_AC_MS_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno senza mitigazioni;**
 - **PD_0_000_0MA00_0_AC_MS_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno senza mitigazioni;**
 - **PD_0_000_0MA00_0_AC_MM_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno con mitigazioni;**
 - **PD_0_000_0MA00_0_AC_MM_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno con mitigazioni.**
- la tabella con l’elenco dei superamenti ai ricettori, con indicati i livelli acustici di immissione diurni e notturni massimi per ciascuno con e senza le mitigazioni è riportata nell’elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A “Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione – 1/2”**;
- si conferma che qualora livelli acustici generati dai cantieri mobili risultassero superiori in facciata al valore di 70dBA su 10 minuti di esposizione, si procederà alla richiesta di autorizzazione in deroga specificatamente per la realizzazione di tali lavorazioni;
- si specifica che lo studio acustico e la valutazione dei livelli sonori è stata rivista e approfondita rispetto al Progetto Preliminare, perciò per quanto riguarda le discordanze citate si conferma che le osservazioni riportate hanno consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo. La documentazione prodotta, afferente allo Studio Acustico, è elencata

nella casella di riferimento.

- Si specifica che le osservazioni che attengono al Piano di Monitoraggio Acustico hanno consentito di informare correttamente gli elaborati del Progetto Definitivo per la redazione delle procedure di monitoraggio ante operam, corso d'opera e post operam.

VIBRAZIONI

- In sede di monitoraggio post operam si procederà alla misurazione dei livelli di vibrazioni prodotti sui ricettori che si trovano a meno di 25 m dal bordo autostradale;
- Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato informato al fine di recepire le indicazioni per la componente vibrazioni.

PROGETTO DELLA VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE – RACCORDO BONDENO-CENTO – AUTOSTRADA CISPADANA

- Si precisa che le modifiche e le ottimizzazioni di tracciato apportate nella fase di redazione del Progetto Definitivo, sulla base di specifiche istanze degli enti territoriali, hanno portato alla definizione di una viabilità che non interferisce con la provincia di Modena, ma risulta invece localizzata nei comuni di Bondeno, Sant'Agostino, Cento in provincia di Ferrara;
- le imprecisioni riportate in relazione sono state opportunamente risolte in sede di progettazione definitiva.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A “Quadro di riferimento programmatico – Relazione”
PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”
0 4 1 Poli estrattivi e centri di produzione”;
PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”.
PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A Relazione Idraulica Acque di Piattaforma”
PD_0_000_00000_0_IA_PP_01_A “Planimetria generale con indicazione degli ambiti operativi, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti”
PD_0_000_00000_0_IA_RG_03_A Fattori antropici sinergici indipendenti dal progetto - Relazione;
0285_PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 “Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo”
PD_0_000_00000_0_IA_IT_02_A “Planimetria complessiva con indicazione degli ambiti operativi, delle aree estrattive, dei poli di fornitura, degli impianti di deposito e riciclaggio dei materiali inerti di risulta proposti e la relativa designazione delle competenze di approvvigionamento” in scala 1:100.00,
PD_0_A00_A0000_0_IA_PP_01_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti .
PD_0_000_00000_0_IA_PP_01_A “Planimetria generale con indicazione degli ambiti operativi, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti”

	<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A “Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione – 1/2”;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_MS_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno senza mitigazioni;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_MS_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno senza mitigazioni;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A “Quadro di riferimento ambientale – Stato di fatto - Relazione 1/3”;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CC_01_A-07A Carta con localizzazione dei ricettori;</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_CC_01_A-02_A Alternativa A1b - Carta con localizzazione dei ricettori;</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_CC_03_A-05_A Alternativa C2a - Carta con localizzazione dei ricettori;</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_CC_06_A-08_A Alternativa C2b - Carta con localizzazione dei ricettori;</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_CC_09_A-10_A Alternativa Da - Carta con localizzazione dei ricettori;</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_CC_11_A-12_A Alternativa Db - Carta con localizzazione dei ricettori;</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_CC_13_A-15_A Alternativa Dd - Carta con localizzazione dei ricettori;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_SH_03_A-06_A Censimento dei ricettori – Schede;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_MA_01_A-14_A Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_MA_15_A-28_A Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_MM_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno con mitigazioni;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_MM_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno con mitigazioni;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione”, nella sezione “APPENDICI ALLO S.I.A.</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
31.1	Progettazione Stradale - Ambiente	Azienda USL di Parma	Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01 (ex 1PR), D02 (ex 1RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'Azienda USL di Parma ha fornito le proprie considerazioni, con nota del 16/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0122151 del 17/05/2011. ad integrazione di quanto già indicato nella nota del 27/01/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0023599 del 27/01/2011.</p> <p>Le seguenti indicazioni dovranno essere oggetto di approfondimento in sede di progetto definitivo in particolare sulla "riqualificazione della SP Parma-Mezzani":</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) occorre valutare le trasformazioni indotte in particolare al tratto afferente a via del Malcantone e indicare quali interventi previsti per affrontare le criticità legate al transito dei mezzi pesanti destinati all'esistente impianto di trattamento rifiuti (nell'ambito della procedura di screening per la IREN AMBIENTE è stata segnalata la condizione di rischio per le inadeguate caratteristiche e dimensioni dell'intersezione tra la SP72 e via del Malcantone); 2) occorre dettagliare meglio le misure di sicurezza previste nelle zone pericolose individuate nel progetto di rettifica delle curve con indicazione delle distanze da eventuali ricettori sensibili; 3) il progetto definitivo dovrà contenere le informazioni specifiche inerenti le dotazioni impiantistiche e strutturali dell'area operativa di cantiere: viabilità di accesso, interna, requisiti igienico-sanitari dei singoli fabbricati, modalità di gestione delle attività previste nell'area operativa; 4) dovrà essere garantita la viabilità pedonale al Ponte sul Torrente Enza, inoltre il ponte dovrà essere provvisto di parapetti a protezione dei pedoni (parapetto di altezza adeguata e provvisto di elementi non scalabili); 5) si chiede di valutare l'impatto della nuova strada di adduzione al ponte sul Torrente Enza, in termini di rumore e di altre ricadute da traffico veicolare, per il recettore costituito da una azienda agricola con annessa residenza, e di individuare le opportune opere di mitigazione di tali impatti. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0122151 del 17/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In relazione all'eterogeneità delle argomentazioni, afferenti sia alla viabilità di adduzione D01 che D02, si è ritenuto opportuno, in questa sede, sviluppare un quadro organico di risposte sintetiche articolate rispetto alla struttura metodologica con cui è stata sviluppata la progettazione delle opere di cui sopra, rinviando alla consistente documentazione specificatamente elaborata, qualsiasi ulteriore verifica ed approfondimento.</p> <p>1) Opera D01 - Descrizione interventi per eliminazione criticità.</p> <p>L'elaborato PD_0_D02_DMA00_0_AC_PM_01 "Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica", infine, individua la posizione e tipologia delle opere di mitigazione acustica previste. In particolare per il ricettore citato nella presente nota si evidenzia come non siano necessari</p>				

particolari opere di mitigazione acustica (interventi diretti ovvero indiretti) risultando sufficienti gli interventi previsti alla fonte (pavimentazione con elevate caratteristiche di fonoassorbimento). La riqualifica del tratto di Via del Malcantone non interessa l'area di manovra dei mezzi pesanti in direzione IREN essendo il limite intervento a circa 150 m dalla zona di accesso all'impianto di smaltimento.

2) Opera D01 – Misure di sicurezza.

La sicurezza è stata uno dei vincoli progettuali di maggior spessore in fase di PD il quale ha influenzato non solo la parte relativa alle barriere di ritenuta ma anche direttamente la progettazione stradale dell'opera. Per la D01 sono stati proposti 3 svincoli a rotatoria per la risoluzione degli incroci stradali limitando la velocità di percorrenza e di conseguenza la sicurezza di marcia degli utenti. In fase di PD si è studiato come da normativa vigente la tipologia e il posizionamento delle barriere di sicurezza in modo tale da proteggere ostacoli circostanti i quali risultano solamente apparecchi di illuminazione dato che il tracciato attraversa zone di campagna e i ricettori sensibili sono lontani dal percorso o addirittura assenti.

L'elaborato PD_0_D01_DBS01_0_BS_PC_01_A mostra le caratteristiche dei dispositivi di sicurezza adottati nella progettazione; gli elaborati PD_0_D01_DBS01_0_BS_PP_01_A, PD_0_D01_DBS01_0_BS_PP_02_A e PD_0_D01_DBS01_0_BS_PP_03_A mostrano il loro posizionamento e infine l'elaborato PD_0_D01_DBS01_0_BS_RT_01_A descrive i criteri utilizzati per la progettazione delle barriere di sicurezza.

3) Opera D01 e D02 – Dotazioni impiantistiche area operativa.

Al fine di ottimizzare la risoluzione delle specifiche problematiche produttive connesse alla fase esecutiva delle opere, si prevede la realizzazione di una singola tipologia di area di cantierizzazione, dove si articolano le attività più specificatamente funzionali alla fase costruttiva dell'opera. Considerata l'entità dell'intervento, non è prevista l'installazione di impianti fissi, né strutture con funzione di ristoro e ricovero maestranze, tali funzioni potranno essere assolte con l'utilizzo del campo base 1-B.1 predisposto per le attività di realizzazione dell'autostrada Cispadana. All'interno della suddetta tipologia di area, così come strutturata, si svolgeranno principalmente attività di deposito attrezzature e ricovero dei mezzi d'opera al termine dei lavori e saranno all'uopo allestite aree per il parcheggio e il ricovero dei mezzi di cantiere.

Negli elaborati PD_1_D01_DKK00_0_KK_RT_01 "Relazione" e PD_1_D02_DKK00_0_KK_RT_01 "Relazione" sono descritti, per le due opere infrastrutturali, i criteri generali adottati per il dimensionamento e l'ubicazione delle aree di cantiere, nonché una puntuale descrizione dell'ubicazione e delle caratteristiche funzionali (impianti, attrezzature, installazione fisse, ecc.). Al fine di consentire, poi, un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali e dimensionali di ogni singola area di cantierizzazione, si è prodotta una specifica documentazione (elaborati di riferimento: PD_1_D01_DKK00_0_KK_FS_01 "Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione" e PD_1_D02_DKK00_0_KK_FS_01 "Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione"), da cui è possibile evincere, per ognuna delle due viabilità di adduzione, le seguenti informazioni: localizzazione territoriale delle aree di cantiere, documentazione fotografica dei siti, verifica dell'ubicazione territoriale delle aree di cantiere rispetto ai vincoli di carattere ambientale, schema planimetrico e distributivo delle aree di cantiere, schede riepilogative con indicazione del numero presunto degli addetti, delle tipologie dei fabbricati (numero e relative destinazione d'uso), delle caratteristiche dei depositi e degli stoccaggi, degli impianti, nonché del numero e delle tipologie delle macchine operative, ecc...

4) Opera D02 – Viabilità pedonale sul ponte Torrente Enza.

La sezione stradale del progetto di riferimento è di tipo C1 secondo DM2001, la quale non prevede marciapiedi a parti transitabili da pedoni, e inoltre non essendo previste nella progettazione opere stradali di tipo ciclopedonali non è necessario garantire la viabilità pedonale al Ponte sul Torrente Enza

5) Opera D02 – Valutazioni degli impatti da rumore su ricettore sensibile.

È stato redatto uno specifico studio di impatto acustico ai sensi dell'art. 10, comma l), dell'Allegato XXI al Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, con la finalità di approfondire, in applicazione della Legge 26 ottobre 1995, n. 447, le varie tematiche inerenti l'impatto acustico generato dalla fase di esercizio della viabilità di adduzione denominata D02 nonché di individuare e dimensionare le opere di protezione antifonica, al fine di garantire i limiti previsti dalla normativa vigente (elaborato **PD_0_D02_DMA00_0_AC_RG_01 "Relazione di impatto acustico"**).

Nell'elaborato **PD_0_D02_DMA00_0_AC_CC_01 "Carta con localizzazione dei ricettori"** è stato eseguito l'aggiornamento di tutti i ricettori acustici individuati in una fascia di 250 m, ovvero 500 m per i ricettori sensibili, in cui viene identificata oltre alla destinazione residenziale anche la tipologia edilizia e d'uso. Si sottolinea che lo studio acustico e la valutazione dei livelli sonori indotti dalla fase di esercizio dell'opera è stata rivista e approfondita rispetto al Progetto Preliminare. Sono stati prima di tutto definiti i livelli sonori ante operam dell'area di studio:

- 1) **PD_0_D02_DMA00_0_AC_MA_01 "Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno"**;
- 2) **PD_0_D02_DMA00_0_AC_MA_02 "Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno"**.

Per la valutazione dell'impatto acustico nella fase di esercizio sono state redatte due serie cartografiche in cui trovano rappresentazione i livelli acustici nel periodo diurno e notturno per una fascia di 500 m per lato dal bordo stradale, con e senza mitigazioni; di seguito si riporta l'elenco di tali elaborati:

- 3) **PD_0_D02_DMA00_0_AC_MS_01 "Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo diurno senza mitigazioni"**;
- 4) **PD_0_D02_DMA00_0_AC_MS_02 "Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo notturno senza mitigazioni"**;
- 5) **PD_0_D02_DMA00_0_AC_MM_01 "Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo diurno con mitigazioni"**
- 6) **PD_0_D02_DMA00_0_AC_MM_02 "Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo notturno con mitigazioni"**.

L'elaborato **PD_0_D02_DMA00_0_AC_PM_01 "Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica"**, infine, individua la posizione e tipologia delle opere di mitigazione acustica previste. In particolare per l'azienda agricola citata nella presente nota si evidenzia come non siano necessari particolari opere di mitigazione acustica (interventi diretti ovvero indiretti) risultando sufficienti gli interventi previsti alla fonte (pavimentazione con elevate caratteristiche di fonoassorbimento)

Riferimento elaborati del PD

) Opera D01 - Descrizione interventi per eliminazione criticità.
 PD_0_D02_DMA00_0_AC_PM_01 "Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica"
 2) Opera D01 – Misure di sicurezza.
 PD_0_D01_DBS01_0_BS_PC_01_A
 PD_0_D01_DBS01_0_BS_PP_01_A,
 PD_0_D01_DBS01_0_BS_PP_02_A e
 PD_0_D01_DBS01_0_BS_PP_03_A
 PD_0_D01_DBS01_0_BS_RT_01_A
 3) Opera D01 e D02 – Dotazioni impiantistiche area operativa.
 PD_1_D01_DKK00_0_KK_RT_01 "Relazione";
 PD_1_D01_DKK00_0_KK_FS_01 "Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione";

	<p>PD_1_D02_DKK00_0_KK_RT_01 “Relazione”;</p> <p>PD_1_D02_DKK00_0_KK_FS_01 “Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione”.</p> <p>5) Opera D02 – Valutazioni degli impatti da rumore su ricettore sensibile.</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_RG_01 “Relazione di impatto acustico”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_CC_01 “Carta con localizzazione dei ricettori”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_MA_01 “Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_MA_02 “Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_MS_01 “Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo diurno senza mitigazioni”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_MS_02 “Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo notturno senza mitigazioni”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_MM_01 “Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo diurno con mitigazioni”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_MM_02 “Fase di esercizio - mappatura delle isofoniche nel periodo notturno con mitigazioni”;</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_AC_PM_01 “Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica”.</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Rodolfo Biondi - Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
32.1	Ambiente	Azienda USL di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'Azienda USL di Modena ha fornito le proprie considerazioni, con nota del 29.04.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0115752 del 10/05/2011.</p> <p>E' stata evidenziata l'esigenza di un completo studio specifico sul traffico attuale e futuro (ante e post operam) e, in particolare, è stato richiesto che venga effettuata una Campagna Sistemica di Rilevazioni che misuri il passaggio di veicoli sulla viabilità di accesso ai due caselli posti nella provincia di Modena (per il casello di Concordia le misurazioni dovranno essere effettuate all'incrocio tra Strada Provinciale 8 e Via Grandi/Via Santi a Concordia e per il casello di San Felice le misurazioni dovranno essere effettuate nell'attuale incrocio tra la Strada Statale 468 e Via degli Estensi).</p> <p>Relativamente alle emissioni in atmosfera in fase di cantiere, in particolare, si sottolinea come nel calcolo sulle emissioni in atmosfera occorra aggiungere alle altre fonti emissive anche i quantitativi di polveri prodotte dal traffico di mezzi pesanti nei cantieri fissi e mobili previsti nella prima fase di due anni e anche nelle contro strade e nelle piste di cantiere approntate nei cantieri previsti nella seconda fase. Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera in fase di esercizio occorre effettuare la stima delle emissioni e del relativo impatto prendendo in considerazione i carichi emissivi aggiuntivi indotti dalla nuova Autostrada sulla viabilità ordinaria limitrofa e di accesso.</p> <p>E' stata rafforzata la necessità che vengano realizzate in modo completo e tempestivo tutte le opere di mitigazione previste dal progetto e/o proposte in sede di Conferenza Preliminare, in modo particolare nei punti maggiormente impattanti e con elevata presenza antropica.</p> <p>Per le attività di cantiere (fissi e mobili) si condivide la proposta evidenziata nel parere ARPA, di asfaltare parte di aree/percorsi collocati in prossimità dei ricettori più esposti Relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale, poiché in sede di progetto definitivo, il piano dovrà dettagliare il numero e la collocazione dei ricettori per i quali si propone il monitoraggio nelle tre fasi individuate di AO/CO/PO, lo scrivente Dipartimento di Sanità Pubblica propone che almeno uno dei punti di monitoraggio sia collocato presso la principale utenza sensibile: il Polo Scolastico del Comune di Concordia che dista poche centinaia di metri dal sedime autostradale.</p> <p>L'Azienda USL ha richiesto che venga effettuato uno studio specifico in merito agli impatti sulla salute conseguenti alla fase di costruzione dell'Autostrada Cispadana, aggregante le procedure e le opere necessarie affinché questi impatti (polveri, rumore, inquinamento del suolo, ecc) siano limitati al massimo grado possibile.</p> <p>L'Azienda USL concorda con il proponente che l'attività all'aria aperta aumenta l'attività fisica e può ridurre l'incidenza di molte patologie. Si propone pertanto che venga predisposta una Rete Ciclabile integrata che utilizzando i percorsi di cantiere ed individuando i poli attrattivi (es. zone di rinaturalizzazione delle cave) o di connessione con le altre reti ciclabili preesistenti (Ciclopista del sole adiacente al Fiume Secchia; ciclabile di San Felice e Finale Emilia) possa creare una maglia di percorsi ciclabili ad opportuna distanza dalla carreggiata autostradale per evitare le massime concentrazioni di ricadute degli inquinanti. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti della rete ciclabile è stato chiesto, inoltre, di porre particolare attenzione all'adozione delle modalità più corrette di progettazione delle piste medesime e della loro integrazione con la viabilità ordinaria (es. negli attraversamenti stradali o nei tratti adiacenti alla viabilità ordinaria).</p> <p>E' stato evidenziato che le vasche di laminazione deputate ad accogliere le acque di prima pioggia dovranno essere sottoposte a regolare manutenzione per evitare impaludamenti e proliferazioni di insetti molesti o pericolosi (es. zanzara tigre)</p> <p>In relazione all'impatto sanitario, è stato richiesto che venga prodotto uno Studio di Impatto Sanitario</p>				

tradizionale basato su solidi dati ambientali e statistici, sia per le attività svolte in fase di cantiere che per le attività in fase di esercizio.

In riferimento ai poli estrattivi, è stata evidenziata la necessità che la coltivazione delle numerose cave necessarie alla fornitura di materiale inerte per la costruenda Autostrada, sia accompagnata da una analisi dei percorsi previsti e dall'eventualità di interventi migliorativi della viabilità, da concordarsi con le diverse Amministrazioni Comunali. Contestualmente, anche negli stessi strumenti attuativi Comunali, dovranno essere indicati in dettaglio i percorsi preferenziali a più basso impatto sulla collettività, adottando anche strategie organizzative quali sensi unici od orari vincolati che più si adattino alle esigenze di salvaguardia, affinché le problematiche igienico sanitarie più legate alle matrici ambientali interessate dal traffico veicolare (inquinamento acustico ed atmosferico) risultino contenute ed accettabili.

Riguardo alla sicurezza dei cantieri, l'AUSL ritiene che, durante la realizzazione dell'opera, dovranno essere applicate le Note Interregionali emanate dalle Regioni Toscana e Emilia Romagna nell'ambito della sicurezza nelle grandi opere. Inoltre, poiché le attività connesse alla costruzione dell'opera autostradale (presenza di maestranze, esistenza di campi base, lavori sui cantieri, trasporti di materiali, ecc) determineranno un aumento dei carichi assistenziali di tipo sanitario legati alle funzioni di assistenza sanitaria di base, interventi di pronto soccorso, vigilanza sugli stessi campi base e sui cantieri, come già avvenuto durante la recente costruzione della Linea TAV (Treni ad Alta Velocità) dovrà essere prevista una quota di fondi dedicata alla copertura finanziaria di queste attività sanitarie aggiuntive, da concordare con gli Enti competenti (Regione Emilia Romagna e Ausl competenti per territorio). Inoltre è stata elencata la documentazione che, contestualmente alla notifica preliminare di inizio lavori, si richiede di fornire. Infine, in relazione agli edifici in progetto, sono stati richiesti la documentazione integrativa e le planimetrie di maggior dettaglio, in cui siano dimostrati il rispetto dei requisiti edilizi locali, i parametri di illuminazione e ventilazione naturali.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0115752 del 10/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Con riferimento alla richiesta di produrre un completo studio specifico sul traffico attuale e futuro (ante e post operam), il Presidente evidenzia che è stato effettuato un primo e parziale approfondimento sui flussi di traffico generato e attratto dall'Autostrada in corrispondenza dei caselli inerenti l'area territoriale modenese ed indotto in particolare sulla rete principale della viabilità di adduzione indicata dagli Enti territoriali interessati. Evidenzia altresì che la richiesta sopraindicata, presupponendo un maggiore grado di approfondimento che non inerisce il livello preliminare del progetto all'esame dell'attuale conferenza, sarà come le altre approfondita nelle successive fasi progettuali.

Relazione di ottemperanza:

1. Lo Studio sul traffico attuale e futuro

Al fine di valutare le condizioni di deflusso attuale e futuro (ante e post opera) sulla viabilità di accesso ai due caselli posti nella provincia di Modena, è stata effettuata una Campagna Sistemica di rilevazioni nel 2011 sulla Strada Provinciale 8 nel comune di Concordia sulla Secchia e sulla Strada Statale 468 nel comune di San Felice sul Panaro. In seguito, utilizzando un modello di macrosimulazione del traffico stradale, sono stati simulati i flussi di traffico previsti all'apertura dell'Autostrada Regionale Cispadana (2017) sia nello scenario di progetto che nello scenario programmatico. Lo scenario programmatico è quello che ipotizza la realizzazione di tutte le opere stradali previste agli orizzonti temporali indicati, tranne l'Autostrada Regionale Cispadana e la viabilità di adduzione e collegamento ad essa; lo scenario progettuale include invece anche la realizzazione di tali opere come previsto nel Progetto Definitivo.

La seguente tabella mostra i flussi di traffico bidirezionali rilevati nell'ora di punta del mattino 8:00-9:00 (periodo temporale in cui la rete stradale è sottoposta al maggior carico veicolare giornaliero), quelli previsti al 2017 nello scenario di progetto e nello scenario programmatico. I flussi sono bidirezionali in veicoli equivalenti (dove 1 veicolo pesante equivale a 2 veicoli leggeri) e l'indice di saturazione è stato calcolato come rapporto tra il flusso di traffico complessivo e la capacità massima oraria della strada. Solitamente si considerano accettabili valori dell'indice di saturazione inferiori al 75%, con valori superiori la fluidità del traffico peggiora tendendo a creare situazioni di congestione sempre più elevata quando il valore F/C si avvicina all'unità.

Strada	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Rilievi 2011 (ora di punta)		Scenario progettuale 2017 (ora di punta)		Scenario programmatico 2017 (ora di punta)	
		Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità
SP 8	2800	1300	46%	1820	65%	1850	66%

Strada	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Rilievi 2011 (ora di punta)		Scenario progettuale 2017 (ora di punta)		Scenario programmatico 2017 (ora di punta)	
		Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità
SP 468	2400	750	31%	380	16%	770	32%

L'analisi dei flussi rilevati sulla SP8 mostra un significativo incremento dei flussi tra il 2011 e il 2017. Tuttavia tale incremento non è dovuto alla realizzazione di Cispadana, ma piuttosto alla naturale crescita della domanda sulla rete stradale. Ciò è testimoniato dalla sostanziale equivalenza tra i flussi stimati nell'ora di punta del 2017 negli scenari progettuale e programmatico. Inoltre va sottolineato che il rapporto flusso/capacità non supera il 75% nell'ora di punta, il che significa che le condizioni di deflusso sono accettabili nel periodo più carico della giornata.

Per quanto riguarda la SP 468, la realizzazione di Cispadana e della relativa viabilità complementare apporta benefici all'infrastruttura considerata. Il modello di macrosimulazione mostra infatti una significativa riduzione dei flussi veicolari nell'ora di punta del mattino, sia rispetto al traffico rilevato nel 2011, che rispetto allo scenario programmatico.

2. Gli aspetti ambientali

A. EMISSIONI IN ATMOSFERA

Le osservazioni riportate in merito alle emissioni in fase di cantierizzazione, hanno consentito di informare opportunamente i contenuti del Progetto Definitivo, infatti si specifica che è stata effettuata una valutazione del quadro emissivo su area vasta nella situazione attuale (Ante operam) e di previsione con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura che considera anche le viabilità ordinarie e le emissioni puntuali; la valutazione delle emissioni in fase di cantiere e di esercizio è riportata nella seguente documentazione:

- PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A Relazione 1/3;
- PD_0_000_00000_0_IA_RG_05_A Relazione 2/3;
- PD_0_000_00000_0_IA_RG_06_A Relazione 3/3.

B. IMPATTI AMBIENTALI DEL PROGETTO ED INTERVENTI DI MITIGAZIONE

Le osservazioni effettuate hanno consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo, in particolare, si conferma che le piste di cantiere presentano, in corrispondenza di tutti i ricettori ed in prossimità dell'intersezioni con le viabilità esistenti, la piattaforma opportunamente asfaltata.

Per gli impatti emissivi in fase di esercizio si consultino gli elaborati precedentemente elencati al punto A.

C.PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

L'osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del PD e si concorda con il posizionamento di un punto di monitoraggio AO/CO/PO delle diverse frazioni granulometriche presso il Polo Scolastico del Comune di Concordia.

3. Valutazione sanitaria HIA

A.IMPATTI IN FASE DI CANTIERE

La valutazione di impatto sanitario è stata sviluppata nell'ambito dell'elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_10_A "Appendice I: Valutazione di Impatto sanitario – Relazione" da cui è stata tratta una sintesi degli impatti in fase di cantiere, riportata nell'elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A-08_A "Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione".

B. IMPATTI IN FASE DI ESERCIZIO

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale è stata prodotta una specifica "Valutazione di Impatto Sanitario"; per quanto riguarda il metodo adottato per la valutazione di impatto sulla salute del progetto dell'Autostrada Cispadana, si è deciso di fare riferimento ad un modello di valutazione delle conseguenze (positive e negative) per la salute elaborato nell'Università di Bologna a partire da uno strumento ampiamente consolidato a livello internazionale come quello canadese (Canadian Handbook on Health Impact Assessment, Ministry of Health and Ministry of Public Works and Government Services, Canada 2004, ISBN ISBN 0-662-36503-8).

Il modello adottato include in sé tutte le dimensioni del modello di valutazione di impatto sulla salute sviluppato dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito del progetto MONITER, anche se è più ampio di quest'ultimo e in particolare adotta un maggior numero di parametri quantitativi.

In un progetto che, come nel caso in esame, riguarda la realizzazione di una infrastruttura di trasporto, la valutazione di impatto sulla salute deve tenere conto degli elementi potenzialmente negativi e positivi associati alla realizzazione dell'opera, che nel caso della realizzazione di un tronco autostradale possono essere riassunti come segue.

Impatto potenzialmente negativo:

- 1) aumento dei rischi di incidenti stradali;
- 2) aumento dell'inquinamento ambientale (aria, suolo, rumore, eccetera) associato ad effetti avversi sulla salute (vuoi per esposizione diretta delle persone che per contaminazione di acqua e alimenti);
- 3) ostacolo all'adozione di misure di trasporto individuale sul breve raggio (fino a 5-10 Km) associate ad un aumento dell'attività fisica (bicicletta, spostamenti a piedi);
- 4) problemi di tipo psicosociale collegati alla realizzazione dell'opera (espropri, impatto sulle attività agricole, eccetera).

Impatto potenzialmente positivo:

- 1) maggiore sicurezza del traffico veicolare con riduzione dei rischi per gli automobilisti e per i pedoni;
- 2) riduzione dell'inquinamento ambientale (aria, suolo, rumore, eccetera) associato ad effetti avversi sulla salute.
- 3) facilitazione dell'adozione di misure di trasporto individuale sul breve raggio (fino a 5-10 Km) associate ad un aumento dell'attività fisica (bicicletta, spostamenti a piedi)
- 4) creazione di posti di lavoro e conseguente aumento del reddito e possibile riduzione delle disuguaglianze economiche.

4. La Rete Ciclabile

L'individuazione di una rete di piste ciclabili che recuperi alcuni tratti dei percorsi di cantiere presuppone una certa vicinanza dei percorsi con l'asse autostradale dell'ordine di una decina di metri. La rete individuata consta di 26 km di piste di progetto in affiancamento all'autostrada; tale progetto è sviluppato nella seguente documentazione:

- PD_0_000_00000_0_IA_PL_01_A Itinerari ciclopeditoni all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - planimetria generale degli itinerari;
- PD_0_000_00000_0_IA_PZ_03_A Itinerari ciclopeditoni all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - piante, sezioni tipo, dettagli, simulazioni, ed abachi materiali;
- PD_0_000_00000_0_IA_PZ_04_A Itinerari ciclopeditoni all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - progetto della comunicazione: localizzazione territoriale, prospetti, sezioni, particolari, simulazioni virtuali.

5. I Poli estrattivi

Un attenta analisi dei poli estrattivi utilizzabili per la costruzione dell'infrastruttura in oggetto ha portato alla definizione di un'apposita sezione del Progetto Definitivo; tra le altre informazioni sviluppate nella sezione progettuale afferente a tale approfondimento tecnico è contenuta anche la rete dei percorsi previsti e i punti che dovrebbero essere oggetto di interventi migliorativi per consentire il transito in sicurezza della mobilità veicolare ed operativa di cantiere. Gli approfondimenti progettuali sono sviluppati nell'ambito della seguente documentazione: 0 4 1 Poli estrattivi e centri di produzione ed in particolare per i percorsi di cantiere, nell'elaborato: PD_0_000_0KK00_0_CD_PL_01_A "Localizzazione dei poli di approvvigionamento dei materiali per rilevati e degli impianti di lavorazione inerti e percorsi di collegamento alla Cispadana".

Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").

6. La Sicurezza dei cantieri (competenza altri progettisti)

Nella stesura del Progetto Definitivo si è provveduto all'aggiornamento delle linee guida per la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento, in base all'evoluzione del progetto stesso. Le richieste avanzate saranno segnalate nel documento in questione (4699_PD_0_000_00000_0_SZ_RH_01_A) ad uso del Coordinatore per la Sicurezza in Fase di Progettazione che dovrà redigere il PSC allo scopo di valutarne nella successiva fase del progetto esecutivo, quando dovranno specificatamente verificarsi l'applicabilità, la consistenza degli eventuali oneri aggiuntivi che queste dovessero comportare, i soggetti che se ne dovessero far carico, nonché le specifiche modalità di applicazione.

Riferimento elaborati del PD

- PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A Analisi trasportistica
- PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A-05_A Relazione
- PD_0_000_00000_0_IA_RG_10_A "Appendice I: Valutazione di Impatto sanitario – Relazione"
- PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A-08_A "Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione"
- PD_0_000_00000_0_IA_PL_01_A Itinerari ciclopeditoni all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - planimetria generale degli itinerari;

	<p>PD_0_000_00000_0_IA_PZ_03_A Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - piante, sezioni tipo, dettagli, simulazioni, ed abachi materiali;</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_PZ_04_A Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - progetto della comunicazione: localizzazione territoriale, prospetti, sezioni, particolari, simulazioni virtuali.</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione”, nella sezione “APPENDICI ALLO S.I.A.</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
33.1	Ambiente	Ministero per i Beni e le Attività Culturali	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<u>Testo del Parere:</u>				
<p>Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio) ha comunicato, con nota del 20.01.2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0017526 del 24/01/2011, che non essendo stata ancora attivata la procedura di V.I.A. le competenze relative al rilascio del parere di competenza spetta alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna sentite la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini e la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia.</p>				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
--				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
<p>Si acquisirà, in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, così come comunicato dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio) il parere di competenza della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna. A tal fine si precisa che la documentazione relativa al Progetto Definitivo ricomprende una specifica sezione afferente alle Relazioni Paesaggistiche, redatte in ottemperanza alle disposizioni del DPCM del 12.12.2005.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
34.1	Ambiente	Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna	--	--
<u>WBS coinvolte</u>		--		

Testo del Parere:

La Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna ha coordinato le istruttorie effettuate dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena, Rimini, dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Parma e Piacenza e per quanto riguarda le prescrizioni in materia archeologica l'istruttoria della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna trasmettendo le proprie conclusioni con nota del 06.05.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0113794 del 06/05/2011.

Relativamente a tale attività di coordinamento il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, ServizioIV – Tutela e Qualità del Paesaggio), con nota acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0017526 del 24/01/2011, aveva evidenziato che le competenze relative al rilascio del parere di competenza spetta alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna sentite la soprintendenze per i beni architettonici e paesaggistici provinciali interessate e la soprintendenza archeologica.

La Direzione Regionale BB.CC.PP. nella predetta nota ha evidenziato che nel progetto preliminare esaminato non è presente un adeguato studio paesaggistico, ai sensi del D.P.C.M. del 12/12/2005, idoneo a verificare se l'intervento proposto, appare coerente con le caratteristiche dei luoghi, non produce danni al funzionamento territoriale, non abbassa la qualità paesaggistica.

La Direzione Regionale BB.CC.PP. ha evidenziato la necessità che venga elaborata nella successiva fase progettuale, nella quale si esprimerà sulla fattibilità del progetto, una specifica Relazione Paesaggistica contenente obbligatoriamente tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento. Tale relazione dovrà avere specifica autonomia di indagine ed essere corredata da elaborati tecnici preordinati altresì a motivare le qualità dell'intervento anche per ciò che attiene al linguaggio architettonico formale adottato in relazione al contesto dell'intervento.

La stessa relazione dovrà avere un'impostazione tale da verificare prioritariamente la fattibilità delle soluzioni preliminari e fornire un indirizzo cogente per le modifiche che dovranno essere apportate nelle successive fasi progettuali. Nell'ambito di tale relazione dovranno essere indicate e collocate su cartografia adeguata tutte le tutele areali e puntuali di tipo monumentale, archeologico e paesaggistico, ai sensi della parte seconda e terza del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., che si trovino in prossimità del tracciato autostradale.

La Direzione Regionale BB.CC.PP. si è inoltre resa disponibile a collaborare all'individuazione delle modalità di raccolta dei dati richiamando nel contempo il parere espresso in relazione all'Autostrada Cispadana nell'ambito della Conferenza di Pianificazione del PRIT 2010-2020, nella quale è stato sottolineato l'impatto dell'infrastruttura su un territorio agricolo ancora centuriato e di bonifica, di particolare pregio paesaggistico e in gran parte integro. Nel succitato parere è stata evidenziata la necessità di approfondire la progettazione, valutando soluzioni alternative compresa la possibilità di tracciati differenti ed in particolare nel territorio del Comune di Cento per l'interferenza dell'infrastruttura con la "Partecipanza Agraria" sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 1 della L. 1497/1939 dalla Commissione Provinciale di Ferrara per le BB.NN. nella seduta del 18/07/1996, con atto operante dal 03/04/1997. La soluzione proposta dalla Direzione Regionale BB.CC.PP. è un tracciato più a Nord in modo da non interrompere la continuità del territorio agrario della "Partecipanza".

La Direzione Regionale BB.CC.PP., nell'evidenziare le criticità dell'inserimento delle opere previste in progetto nel territorio, ritiene che l'intervento nel suo complesso costituisce un'alterazione del paesaggio rurale tipico della pianura padana, indipendentemente dalla presenza o meno di aree e immobili tutelati, e richiede, nell'ambito del progetto definitivo, una particolare attenzione sui seguenti aspetti:

1. coerenza del tracciato con il paesaggio circostante e, ogni volta che sia possibile, con l'orditura della parcellizzazione agraria;
2. andamento plano-altimetrico dell'opera, attraverso il rispetto del reticolo idraulico, principale e secondario, da un lato, ma anche tenendo conto che il rilevato stradale proposto costituisce barriera ed impedisce per lunghi tratti visioni importanti sia sul paesaggio storico- culturale diffuso e/o puntuale, che sui valori di visuale più ampi (Alpi, Appennini, aree fluviali etc);
3. progettazione delle strutture principali (in particolare ponti, viadotti e caselli), che incidono fortemente sul paesaggio: la loro valutazione richiederà la verifica degli impatti visuali, delle mutazioni dell'aspetto fisico e percettivo delle immagini e delle forme del paesaggio e di ogni possibile fonte di inquinamento visivo, evidenziando che appare necessario analizzare le qualità formali e i caratteri dimensionali e cromatici in relazione con il paesaggio circostante, ed indicare tutti quei correttivi di minimizzazione e di compensazione che risulteranno necessari, ma soprattutto evitare la localizzazione in punti di particolare pregio e delicatezza, come ad esempio in corrispondenza dell'ansa del Panaro, in relazione alla quale la Direzione Regionale richiede di rimodulare il tracciato autostradale evitandone il taglio;
4. numero e posizionamento dei caselli proposti; per la Direzione Regionale BB.CC.PP. essi appaiono essere molto numerosi, a poca distanza uno dall'altro ed inoltre con scarsa utenza, in relazione al fatto che la creazione di tali svincoli risulta un elemento di forte attrazione degli insediamenti, specialmente di tipo artigianale-industriale e commerciale. La Direzione Regionale BB.CC.PP. ha chiesto che sia valutata la possibilità di una riduzione del loro numero e che vengano posizionati in prossimità di zone artigianali-industriali esistenti evitandone il posizionamento in aree dove il paesaggio rurale è ben conservato e di adottare soluzioni che riducano il loro ingombro e il consumo di suolo;
5. posizionamento delle aree di servizio, attualmente previste in aree agricole e paesaggistiche di pregio, in fregio a zone artigianali-industriali esistenti o accorpandole ai caselli;
6. interferenze con infrastrutture di trasporto energetico e telecomunicazioni: la Direzione Regionale BB.CC.PP. raccomanda di verificare la possibilità di riservare spazi di canalizzazione sotterranea, sia parallelamente al tracciato che perpendicolarmente ad esso, che accolgano e possano accogliere anche in futuro le linee di trasporto energetiche e delle telecomunicazioni, permettendo un loro interrimento e costituendo così un'opportunità di miglior inserimento paesaggistico di tali infrastrutture;
7. opere di mitigazione: la Direzione Regionale BB.CC.PP. raccomanda che esse siano coerenti con le caratteristiche peculiari del paesaggio attraversato, riprendendone gli elementi caratterizzanti (andamento della parcellizzazione, filari, canali) senza creare scenari avulsi dal contesto, ad esempio di macchie di vegetazione irregolari prive di un legame con la storia del territorio.

Ha sottolineato, pertanto, la necessità di approfondire la progettazione, valutando anche la possibilità di tracciati differenti, la realizzazione di opere di minore incidenza paesaggistica e un approfondimento dello studio delle opere di mitigazione e di compensazione.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente accoglie con favore l'invito della Direzione Generale BB.CC.PP. a proseguire negli incontri tecnici avviati per arrivare a soluzioni condivise dando la disponibilità degli uffici regionali e impegnandosi a coinvolgere anche rappresentanti del Servizio Valorizzazione e Tutela del Paesaggio e Insediamenti Storici della Regione.

Il Presidente evidenzia che viene di seguito comunque riportata una sintesi dei contributi forniti dalle Soprintendenze, provinciali e archeologica invitate alla Conferenza dei Servizi, già in parte richiamati nel contributo della Direzione Regionale BB.CC.PP.:

- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia;
- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena, Rimini;
- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Parma e Piacenza;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna.

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente evidenzia tuttavia che la richiesta di una riduzione del numero dei caselli o di un loro significativo riposizionamento appare molto problematica, in quanto la scelta progettuale effettuata dal concessionario scaturisce dalla valutazione di un complesso equilibrio di fattori legati all'accessibilità del territorio all'autostrada e quindi alla sua funzionalità rapportata alle esigenze dei territori interessati ed alle relazioni con la rete viaria esistente. Pertanto nella successiva fase progettuale potrà essere studiata un'ottimizzazione della localizzazione dei caselli limitatamente ad un ristretto areale, nonché eventuali configurazioni che consentano il minor consumo di suolo possibile.

Relazione di ottemperanza:

Le considerazioni di indirizzo afferenti all'osservazione formulata dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, recepiscono l'esito delle istruttorie di competenza sviluppate dalle Soprintendenze di settore che operano nei territori interessati dal tracciato della futura autostrada. In ragione della molteplicità delle argomentazioni formulate nel parere riassuntivo reso dalla stessa Direzione Generale in sede di CdSP, si procederà in questa sede articolando un quadro organico di risposte finalizzato ad illustrare, con opportuna sintesi, il grado di coerenza raggiunto dal progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, rispetto agli obiettivi di integrazione ambientale e paesaggistica auspicati dalla stessa Direzione Regionale per i BBCCPP, rinviando necessariamente, per ulteriori approfondimenti e verifiche, alla consistente documentazione tecnica ed ambientale a tal fine predisposta. Il progetto definitivo, infatti, è stato altresì redatto nel rispetto dei quadri normativi vigenti in materia di tutela monumentale, archeologica e paesaggistica, così come disposto dalla parte seconda e terza del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm. e ii..

Ciò premesso si procede ad articolare i contenuti di risposta rispettando per quanto possibile l'ordine delle argomentazioni di indirizzo così come formulate nel parere citato, operando ove necessario gli opportuni accorpamenti per garantire un grado di evidenze maggiormente organico ed esaustivo.

- 1) Relazione Paesaggistica: Il livello definitivo della progettazione, in relazione al relativo grado di approfondimento tecnico, funzionale ed economico offerto, è individuato, nella normativa applicabile al caso in esame, come l'ambito progettuale in cui perfezionare il complesso quadro dei procedimenti autorizzativi. In accordo con quanto definito nella normativa vigente (D.Lgs 42/2004 e ss.mm. e ii. e DPCM 12/12/2005) il Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, nella sua configurazione completa (autostrada e viabilità di adduzione) risulta comprensivo di 5 Relazioni Paesaggistiche, afferenti rispettivamente all'opera autostradale ed a ciascuna delle quattro viabilità di adduzione. Le Relazioni Paesaggistiche sono state redatte in conformità con la struttura metodologica richiesta nella sezione normativa afferente alle opere lineari e presenta un grado di approfondimento analitico e progettuale propedeutico ad agevolare l'istruttoria del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed i relativi organismi periferici, nell'ambito della valutazione della compatibilità paesaggistica e monumentale del progetto. A tal fine la documentazione prodotta risulta completa di ampie sezioni relazionali e cartografiche in cui sono stati individuate le differenti tipologie di aree e beni tutelati presenti nell'ambito territoriale e paesaggistico potenzialmente interferito dalle azioni progettuali. L'organizzazione di tali

informazioni e la relativa verifica hanno comportato molteplici sopralluoghi in campo, finalizzati altresì al puntuale censimento di tutte le emergenze architettoniche, paesaggistiche e storico-testimoniali indicate negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati per una fascia profonda di territorio rispetto al sedime delle nuove infrastrutture. Il censimento è stato organizzato mediante schede informative complete di georeferenziazione cartografica dell'elemento censito, ripresa fotografica dello stesso ed un quadro organico di informazioni per la relativa caratterizzazione ai fini dell'analisi e della valutazione di compatibilità paesaggistica e monumentale.

2) Progettazione del tratto autostradale interferente con il sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento:

La configurazione geometrica ed insediativa del tratto autostradale interferente con il sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento è stata oggetto, durante la fase di progettazione definitiva, di un primo percorso valutativo che ha visto impegnati in modo coordinato e con finalità condivise la Direzione Generale per i BBCCPP, la Regione Emilia Romagna e la scrivente Società Concessionaria.

Tale percorso ha consentito, sulla base di una documentazione tecnica comparativa e sopralluogo in situ, di analizzare più ipotesi di tracciato per conseguire un quadro completo e rigoroso di elementi progettuali in grado di sostenere, sulla base di contenuti tecnici e funzionali omogenei, un percorso di valutazione del grado d'interferenza paesaggistica ed ambientale afferente alle differenti configurazioni di tracciato possibili, in questo specifico contesto territoriale.

In primo luogo si è proceduto ad un'attività di approfondimento progettuale finalizzata ad una prima verifica della fattibilità dell'ipotesi studiata denominata "Soluzione B" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2b"), corrispondente alla soluzione "Alternativa Nord Partecipanze in comune di Cento", come definita nell'ambito della stessa Conferenza di Servizi, con la quale si evidenziava l'opportunità di spostare il tracciato più a nord in modo da non interrompere la continuità del territorio agrario della partecipazione agraria di Cento, ponendola a confronto con la "soluzione A" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2a"), corrispondente al tracciato del Progetto Preliminare.

La comparazione omogenea dei due tratti afferenti alle soluzioni A e B, ha imposto la necessità di operare tale valutazione comparativa adottando anche per la soluzione B un tratto autostradale di analoga estensione rispetto al tratto considerato per la soluzione A, ovvero 2.100 m. Entrambi i tratti considerati presentano la relativa origine in corrispondenza del manufatto di attraversamento del canale consorziale Palata-Reno, previsto ad ovest dei terreni della Partecipanza.

Relativamente alla soluzione B è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative, confermate anche sulla base del sopralluogo congiunto tra i tecnici della Direzione Generale, della Regione ER e della società Concessionaria:

- tale soluzione progettuale è necessariamente contraddistinta da una configurazione in rilevato funzionale al superamento delle molteplici interferenze idrauliche ed infrastrutturali presenti nel corridoio territoriale interessato dal tracciato;
- in relazione alla significativa prossimità del corpo autostradale rispetto all'abitato di Alberone, essa presenta tuttavia - pur non avendo impatti diretti rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento - un elevato grado di criticità nei confronti di un contesto densamente abitato e ad elevata fruibilità di servizi e dotazioni sociali. Rispetto a queste considerazioni è possibile altresì affermare che l'infrastruttura, in relazione alla giacitura che assume in questo contesto, determina un potenziale effetto di frammentazione dell'abitato, separando in due aree distinte l'attuale struttura insediativa e sociale della frazione;
- in tale contesto risultano interferite direttamente, anche in termini emissivi, una scuola materna ed una scuola elementare; si riscontra altresì la necessità di operare la demolizione di due edifici residenziali, in quanto ricadenti nell'area impegnata dal futuro sedime della carreggiata autostradale;
- la soluzione di tracciato B determina un impatto diffuso sul sistema insediativo umano coinvolgendo il maggior numero di organismi edilizi ad uso residenziale rispetto alla soluzione

A; ne consegue che l'esercizio di tale configurazione progettuale agirà in termini emissivi coinvolgendo un numero maggiore di residenti, ovvero l'intera comunità di Alberone, sia in fase di costruzione che di esercizio.

Relativamente alla soluzione A è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative:

- il tracciato si mantiene il più possibile parallelo all'orditura dei campi, in modo da minimizzare l'interferenza con il sistema agricolo ed irriguo, anche nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento;
- l'andamento del sedime autostradale, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente del tracciato, caratterizzata da un esteso parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del corpo autostradale stesso; inoltre è stato evidenziato che l'opera non interrompe il corso delle acque dello scolo Salione.

Acquisite le informazioni relative alle caratteristiche plano-altimetriche della soluzione B e ai potenziali impatti che tale ipotesi progettuale potrebbe comunque indurre sul quadro paesaggistico esistente e più in generale sul contesto ambientale e sociale della porzione di territorio ad essa afferente, si è riflettuto sulla possibilità di valutare un'ulteriore ipotesi di tracciato, in grado di porsi in questo specifico ambito territoriale in modo maggiormente efficiente, sia in termini di compatibilità paesaggistica, ovvero riducendo sensibilmente la propria interferenza con l'area della Partecipanza, sia mitigando le proprie azioni nei confronti del sistema sociale, insediativo e rurale.

In considerazione di tale obiettivo, la Regione ER ha richiesto di valutare una terza soluzione, denominata "Soluzione C" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2c"), che si sviluppa a sud rispetto alla soluzione A, ove l'ambito della Partecipanza presenta la minore profondità territoriale.

Anche in questo caso, per effettuare un confronto comparativo omogeneo, si è adottata un'estensione di analogo lunghezza rispetto al tratto considerato per le valutazioni delle soluzioni A e B.

E' stato evidenziato che la previsione progettuale afferente a tale soluzione trova una puntuale giustificazione per le seguenti motivazioni:

- l'ambito di tutela della Partecipanza presenta, in corrispondenza del corridoio interessato dal tracciato autostradale relativo alla soluzione C, una minore profondità territoriale rispetto all'omologa area interferita dal tracciato afferente alla soluzione A. Il tracciato autostradale relativo alla Soluzione C determina, dal punto di vista paesaggistico, un impatto diretto, rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento, decisamente inferiore rispetto alla soluzione afferente al progetto preliminare valutato in sede di Conferenza di Servizi (soluzione A), in quanto l'opera, seppur interagente con l'ambito di tutela, presenta uno sviluppo complessivo ed un'area d'interferenza significativamente inferiori rispetto alla configurazione progettuale preliminare (-30%);
- il tracciato relativo alla soluzione C, nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento, non genera alterazioni funzionali del sistema irriguo superficiale e della struttura agricola del sistema di conduzione dei terreni, la cui maglia è costituita dal sistema dei "tramorelli". Il tracciato, infatti, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo, inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente dell'infrastruttura, caratterizzata da un perfetto parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del relativo corpo autostradale; in questa configurazione non si verifica, inoltre, la potenziale interferenza subita dal canale Salione, corso d'acqua che corre in aderenza al tracciato della S.P. N° 6, ciò in ragione delle soluzioni progettuali adottate. Il suddetto corpo idrico, infatti, conserva le proprie caratteristiche morfologiche ed idrauliche, anche nel tratto potenzialmente interferente con l'autostrada, in quanto l'infrastruttura supera in rilevato, mediante idoneo manufatto, l'incisione idrografica del canale stesso, senza generare, pertanto, alcuna alterazione del relativo profilo idraulico;

- essa presenta un grado di impatto sul sistema insediativo e rispetto alla popolazione esposta alle azioni di progetto sostanzialmente analogo alla soluzione A; ciò in ragione del numero equivalente degli organismi insediativi interferiti;
- infine, la particolare configurazione altimetrica che il tracciato afferente alla soluzione C deve necessariamente assumere per superare l'interferenza con il canale consorziale Palata-Reno consente di oltrepassare con idoneo manufatto anche la S.P. n° 41, evitando la realizzazione della deviazione della strada stessa e le relative intersezioni a rotatoria previste nella soluzione A. Tale semplificazione progettuale consente di ottimizzare ulteriormente la mitigazione complessiva del tracciato autostradale in termini sia ambientali che paesaggistici, determinando un significativo minore consumo di suolo agricolo.

La Direzione Generale per i BBCCPP, valutando le considerazioni comparative precedentemente illustrate ha rilevato che la soluzione C, tuttavia, presenta caratteristiche morfologiche e dimensionali tali da costituire una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi.

Rispetto agli elementi di criticità rilevati dalla Soprintendenza si è convenuto, a conclusione del percorso valutativo, che il relativo superamento possa essere raggiunto sviluppando, in sede di progettazione definitiva, un quadro organico di soluzioni progettuali integrate e condivise, ispirate all'architettura del paesaggio ed alla conservazione della qualità percettiva del territorio.

Tale obiettivo è stato realmente perfezionato in sede di progettazione definitiva anche mediante specifiche azioni di mitigazione del corpo autostradale, operando l'impianto diffuso di strutture vegetazionali autoctone e di forte valenza identitaria, in quanto elementi del paesaggio afferenti all'antica conduzione agricola del territorio rurale (siepi, filari, ecc.).

Si è inoltre, ricercata un'adeguata qualità architettonica, cromatica e materica delle opere d'arte, e dei diffusi manufatti minori, tra cui le protezioni antifoniche, al fine di concorrere, anche in termini simbolici, al corretto inserimento paesaggistico ed ambientale del corpo autostradale di progetto, nel sistema dei terreni della Partecipanza agraria di Cento.

Come premesso, tali valutazioni, supportate da opportune elaborazioni cartografiche e progettuali, nonché da uno specifico sopralluogo congiunto in situ, hanno consentito di costruire un percorso di valutazione oggettivo che ha indirizzato ed informato l'intera struttura metodologica del progetto definitivo dell'autostrada e del relativo Studio di Impatto Ambientale e degli strumenti specialistici a supporto della verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera, quale la Relazione Paesaggistica, resa ai sensi del DPCM 12.12.2005 e ss. mm. e ii..

Per i necessari approfondimenti argomentativi si ritiene utile rimandare alle specifiche sezioni progettuali sia in ambito del Progetto Definitivo, sia dello Studio di Impatto Ambientale, sia nella specifica Relazione Paesaggistica e relativi allegati relazionali e grafici.

3) Progettazione delle opere di mitigazione paesaggistica ed ambientale:

Il progetto di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura autostradale ha comportato l'impiego di un innovativo approccio metodologico e culturale basato sul concetto di Progettazione integrata. Operare in termini di "Progettazione integrata" significa superare l'ordinario concetto di mitigazione come semplice riduzione di impatti in funzione di un approccio olistico, in cui ogni componente (ambientale, paesaggistica, sociale...) diviene parte di un discorso omogeneo finalizzato all'armonico inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico di riferimento.

Tale approccio si inserisce con coerenza nel solco culturale tracciato dalle linee guida per le buone pratiche di progetto definite da ISPRA e ATAP in relazione al corretto inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali.

L'armonizzazione dell'infrastruttura nel paesaggio è stata pertanto il frutto di un complesso masterplan integrato finalizzato a coinvolgere tutti gli interventi specialistici afferenti alle componenti ecosistemiche, di contenimento dei fattori ambientali critici e di valorizzazione del territorio, garantendone un opportuno coordinamento e una sapiente regia che hanno consentito di perseguire una soluzione progettuale in cui ogni ambito concorre in maniera fondamentale al conseguimento dell'obiettivo strategico di armonizzazione profonda fra infrastruttura e territorio.

Gli interventi di mitigazione ambientale realizzati tramite la messa a dimora di alberature e arbusti, disposti a filare e/o a nuclei, sono stati diffusamente previsti sia a nord, che a sud del tracciato autostradale. La profondità della fascia è stata modulata di volta in volta in modo differenziato in funzione delle specifiche esigenze di carattere locale, sia in ragione degli elementi fisiografici del territorio, che di puntuali obiettivi di mitigazione da perseguire.

La scelta delle specie vegetali da utilizzare negli interventi di mitigazione ambientale è stata effettuata sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica di riferimento e della vegetazione reale che colonizza l'area di studio e le aree limitrofe. Alla luce di questa premessa è risultato immediato e necessario l'utilizzo di sole specie autoctone, che risultano essere in grado di adattarsi con maggiore efficacia alle condizioni pedologiche e climatiche della zona, in quanto insediatesi spontaneamente nel territorio. Tale scelta garantirà una migliore capacità di attecchimento e maggior resistenza ad attacchi parassitari o a danni da agenti atmosferici (es. gelate tardive e siccità) consentendo al contempo di diminuire anche gli oneri della manutenzione. Inoltre si è cercato di privilegiare le specie che possiedono doti di reciproca complementarità, in modo da formare associazioni vegetali polifitiche ben equilibrate e con doti di apprezzabile stabilità nel tempo.

Gli interventi di riforestazione realizzati tramite diverse tipologie di intervento (oltre 10 schemi tipologici di impianto), sono stati diffusamente previsti lungo tutto il tracciato autostradale di progetto.

Nell'ottica della progettazione integrata finalizzata all'armonizzazione che mira a conferire omogeneità di stile e linguaggio a tutti i manufatti che concorrono all'infrastruttura si è provveduto a sviluppare opportune considerazioni riguardo la miglior configurazione architettonica in grado di garantire la perfetta integrazione con il paesaggio anche per quanto riguarda il tema delle protezioni antifoniche.

Si è definita pertanto una soluzione progettuale in grado di superare la modularità dei diffusi elementi prefabbricati in funzione di una più elevata qualità architettonica e percettiva e, al contempo, finalizzata a raccontare e descrivere il contesto paesaggistico di volta in volta attraversato.

In luogo delle ordinarie barriere opache caratterizzate dal susseguirsi ritmico dei montanti verticali e di pannelli uniformi si propone l'impiego di diverse tipologie di protezioni, localizzate sia in base alle diverse esigenze di protezione sia in base al contesto paesaggistico attraversato in funzione della profondità di visuale, delle preesistenze adiacenti o di particolari contesti ambientali o naturalistici.

Si prevedono pertanto quattro tipologie di barriere caratterizzate, sul piano dell'armonizzazione, dal grado di permeabilità visiva che garantiscono con l'intorno, in particolare:

- opache;
- semitrasparenti, caratterizzate cioè dall'alternarsi di elementi opachi e trasparenti;
- trasparenti con montanti verticali;
- trasparenti con ancoraggio puntuale.

Le barriere fonoassorbenti opache saranno caratterizzate da rivestimenti realizzati con elementi lineari a prevalente sviluppo orizzontale in lamiera microforata e verniciata. Tali elementi, oltre a garantire una migliore e più sicura percezione dinamica dovuta allo sviluppo orizzontale, consentono di conseguire, mediante opportune finiture cromatiche, una più consona armonizzazione con l'ambiente circostante; in particolare si prevede l'alternarsi irregolare di tonalità riferite al contesto attraversato e celato dietro la barriera, in relazione alle cromie prevalenti individuate nei diversi ambiti di paesaggio (agricolo rurale, insediativo storico e fluviale naturale).

4) Numero e posizionamento dei caselli proposti: conformemente a quanto evidenziato dal Presidente si è provveduto ad ottimizzare la posizione di alcuni caselli in accordo alle osservazioni fornite da altri enti; inoltre si è variata la configurazione del casello di Ferrara Sud passando dallo schema a racchetta allo schema a trombetta al fine di limitare il consumo di territorio

5) Posizionamento aree di servizio: la disposizione lungo il tracciato delle aree di servizio è stata attentamente valutata tenendo conto delle relative distanze di queste dagli svincoli; nell'ambito del progetto definitivo si è provveduto a elaborare adeguate proposte mitigative per tali aree al fine di garantirne una completa mitigazione ed integrazione con il territorio attraversato.

- 6) Interferenze con infrastrutture di trasporto energetico e telecomunicazioni: per le reti di telecomunicazioni, è stato possibile predisporre delle riserve all'interno della recinzione (utilizzabili a mezzo di opportune convenzioni), costituendo così un'opportunità di miglior inserimento paesaggistico per infrastrutture di questa tipologia. Sarà possibile in futuro predisporre delle canalizzazioni parallelamente all'autostrada, fuori dalla recinzione, per reti di trasporto energetico, dando la medesima opportunità di inserimento anche a questa tipologia di reti.
- 7) Opere di mitigazione:
 La nota della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna ha correttamente orientato la definizione delle aree di mitigazione

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale

PD_0_000_0MA00_0_MA_AB_01-03_A Abaco delle specie arboree, arbustive ed erbacee di progetto e schemi associativi di impianto

PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_11_A Percorso concettuale ed ideativo, studio cromatico

Sezione progettuale PROTEZIONI ANTIFONICHE INTEGRATE

Sezione progettuale PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO

PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"

PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A "Quadro di riferimento progettuale – Relazione"

ALLEGATO B DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO - SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO L'ATTRAVERSAMENTO DEL PANARO ED IL SISTEMA DEI TERRENI DELLE PARTECIPANZE, NEL COMUNE DI CENTO

	<p>PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A Relazione</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2”</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2”</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_RG_01_A relazione 1/2</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_RG_02_A relazione 1/2</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_FS_01_A Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_FS_02_A Raccolta degli strumenti di pianificazione urbanistica</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_CW_01-07_A Sintesi delle previsioni, delle tutele e dei vincoli sovraordinati</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_CY_08_A Inserimento paesaggistico dell'infrastruttura all'interno del sistema de "la partecipazione agraria di Cento"</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_DF_01-07_A Documentazione fotografica degli ambiti di vincolo</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_CY_11_A Analisi dei cromatismi prevalenti del paesaggio - provincia di Ferrara</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_P5_01-14_A planimetria di progetto e sezioni caratteristiche con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_FO_01-07_A Fotomosaico e simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_RR_01_A simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Luca Piacentini, Ing. Marco Bonfanti, Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
35.1	Ambiente	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna ha trasmesso, unitamente alla propria nota del 14/03/2011 acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 in allegato alla nota trasmessa dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, un prospetto nel quale sono state individuate le aree dove dovranno essere previste indagini archeologiche preliminari che consisteranno in saggi puntiformi nelle zone interessate dalle fondazioni dei sostegni dei cavalcavia e dei sottovia e in saggi lineari sul sedime del nuovo tracciato autostradale e della viabilità secondaria.</p> <p>La Soprintendenza ha specificato come dovranno essere eseguiti i saggi e gli eventuali approfondimenti di indagine; ha prescritto che entrambe le tipologie di saggi, puntuali e lineari, dovranno essere effettuate con mezzo meccanico provvisto di benna liscia e alla presenza di personale specializzato di ditte archeologiche.</p> <p>Inoltre, ha precisato che in caso di rinvenimento di stratificazioni e/o resti strutturali potrà essere richiesto un ampliamento dei saggi, cui potranno far seguito scavi archeologici stratigrafici in estensione, preliminarmente all'attivazione dei cantieri, al fine di definire e comprendere la natura di quanto dovesse eventualmente emergere.</p> <p>La Soprintendenza ha individuato in due zone, ricadenti nel Comune di Novi, le aree con un rischio particolarmente elevato, in cui è accertata la presenza di estesi insediamenti pluristratificati compresi in un ampio arco cronologico.</p> <p>Per quanto concerne la viabilità secondaria, poiché esiste la possibilità di ritrovare depositi archeologici posizionati a quote variabili, la Soprintendenza ha prescritto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'assistenza in corso d'opera su tutte le aree in cui la stessa relazione archeologica ha evidenziato la presenza di stratigrafie e materiali in affioramento; • la programmazione di saggi puntiformi in tutte le zone che saranno interessate dalla realizzazione di manufatti e in cui le stratigrafie archeologiche risultano sepolte a profondità variabili; • le verifiche preliminari anche in aree in cui saranno previste eventuali opere collaterali di cantierizzazione; • la programmazione di verifiche preliminari in tutti i poli estrattivi che saranno individuati o in quelli in cui si prevede l'ampliamento, nelle eventuali casse di espansione, nelle eventuali vasche di accumulo e sedimentazione. <p>La Soprintendenza ha infine fornito indicazioni sulla documentazione di studio che le dovrà essere fornita, sulle analisi dei materiali e sui terreni, sul deposito e la conservazione dei reperti, sul trattamento del materiale che dovesse eventualmente essere ritrovato durante le indagini e la sua valorizzazione sia mediante opere di protezione sia mediante forme di documentazione e divulgazione dei risultati dell'indagine.</p>				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Il Presidente inoltre, relativamente all'attraversamento da parte dell'autostrada Cispadana del territorio della Partecipanza agraria di Cento, evidenzia che occorre tenere presenti anche i contributi della stessa Partecipanza Agraria di Cento, del Comune di Cento, della Provincia di Ferrara. Pertanto rinvia l'esposizione delle risultanze della conferenza di servizi in merito a tale tema a seguito dell'esposizione dei contributi sopra citati.

Relazione di ottemperanza:

Richiesta: Indagini Archeologiche Preliminari in accordo al prospetto e alle indicazioni fornite (comune di Novi aree con maggior rischio); assistenza in corso d'opera; programmazione di saggi; verifiche preliminari; programmazione verifiche; indicazioni sulla documentazione che deve essere fornita, sulla conservazione e sul trattamento del materiale eventualmente trovato, sulla sua valorizzazione con protezione, documentazione e divulgazione

Le Indagini Archeologiche Preliminare saranno condotte secondo un preciso programma di intervento stabilito prima dell'inizio dei lavori in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna: per l'esecuzione delle indagini ci si avvarrà di operatori archeologi specialisti in materia e si dovranno seguire i dettami della migliore regola d'arte, stabiliti in accordo con la Soprintendenza competente. Tali attività saranno condotte a seguito di autorizzazione da parte dai funzionari della Soprintendenza e sotto la loro direzione scientifica. Le metodologie utilizzate saranno indicate dai funzionari preposti alla tutela.

Il piano di indagini è stato redatto sulla base delle prescrizioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna, che si è espressa in prima istanza su tutto il progetto con lettera prot. n. 3401 del 14 marzo 2011, precedentemente alla Conferenza dei Servizi di maggio 2011. Successivamente, a valle di specifici incontri con le competenti Soprintendenze locali ed in funzione dei diversi gradi di impatto archeologico del progetto dell'asse autostradale e della viabilità connessa, è stato identificato un programma di indagini dirette preventive, da svolgersi mediante l'esecuzione di saggi di verifica archeologica sotto forma di trincea nei punti indicati nelle tabelle contenute nelle Relazioni Archeologiche e posizionati nelle tavole Progettazione delle indagini dirette preventive.

Rispetto alla tabella allegata all'osservazione in oggetto, sono state effettuate alcune modifiche al posizionamento delle indagini in funzione dell'affinamento progettuale necessario nel passaggio dalla progettazione preliminare a quella definitiva che ha determinato alcuni cambiamenti planoaltimetrici di tracciato.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_X01_X0000_0_AR_RG_01_A	VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO INQUADRAMENTO GENERALE
PD_0_X01_X0000_0_AR_PA_01_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI DIRETTE PREVENTIVE
PD_0_X02_X0000_0_AR_RG_01_A	RELAZIONE ARCHEOLOGICA DI INQUADRAMENTO GENERALE
PD_0_X02_X0000_0_AR_PA_01_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI 1/3
PD_0_X02_X0000_0_AR_PA_02_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI 2/3

PD_0_X02_X0000_0_AR_PA_03_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI 3/3
PD_0_X03_X0000_0_AR_RG_01_A	RELAZIONE ARCHEOLOGICA DI INQUADRAMENTO GENERALE
PD_0_X03_X0000_0_AR_RG_02_A	RELAZIONE ARCHEOLOGICA DI INQUADRAMENTO GENERALE - PARTE II
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_01_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI BONDENO TAV. 1/6
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_02_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI BONDENO TAV. 2/6
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_03_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI BONDENO TAV. 3/6
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_04_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI BONDENO TAV. 4/6
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_05_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI BONDENO TAV. 5/6
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_06_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI BONDENO TAV. 6/6
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_07_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 1/8
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_08_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 2/8
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_09_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 3/8
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_10_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 4/8
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_11_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 5/8
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_12_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 6/8
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_13_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 7/8
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_14_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI CENTO TAV. 8/8

PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_15_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI FERRARA TAV. 1/4
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_16_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI FERRARA TAV. 2/4
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_17_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI FERRARA TAV. 3/4
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_18_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI FERRARA TAV. 4/4
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_19_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI FINALE EMILIA TAV. 1/1
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_20_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI POGGIORENATICO TAV. 1/7
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_21_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI POGGIORENATICO TAV. 2/7
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_22_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI POGGIORENATICO TAV. 3/7
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_23_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI POGGIORENATICO TAV. 4/7
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_24_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI POGGIORENATICO TAV. 5/7
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_25_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI POGGIORENATICO TAV. 6/7
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_26_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI POGGIORENATICO TAV. 7/7
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_27_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI SANT'AGOSTINO TAV. 1/4
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_28_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI SANT'AGOSTINO TAV. 2/4
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_29_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI SANT'AGOSTINO TAV. 3/4
PD_0_X03_X0000_0_AR_PA_30_A	PROGETTAZIONE DELLE INDAGINI PRELIMINARI COMUNE DI SANT'AGOSTINO TAV. 4/4

<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
36.1	Ambiente	Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Parma e Piacenza	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Parma e Piacenza ha espresso con la nota del 28/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 in allegato alla nota trasmessa dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, le proprie indicazioni sulle opere ricadenti negli ambiti territoriali di competenza.</p> <p>Per le opere di riqualificazione della SP n. 72 "Parma-Mezzani", ha evidenziato che l'asse stradale si snoda in un territorio connotato da paesaggio tipico della bassa pianura, caratterizzato da ampie zone a verde agricolo nelle quali emergono chiaramente elementi di centuriazione, con insediamenti sparsi e piccoli nuclei abitati e che, con il potenziamento dell'infrastruttura stradale, ha ravvisato la possibilità di un incremento di insediamenti di tipo artigianale-industriale, già presenti in alcuni tratti del percorso viario, soprattutto in prossimità del capoluogo di Provincia.</p> <p>Per le opere della variante alla S.P. 41 in corrispondenza del tracciato cispadano "tratto tra S.P. n° 60 e Brescello (RE)" ove è prevista anche la realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Enza, in località Coenzo, in Comune di Sorbolo, posto al confine tra le province di Parma e Reggio Emilia, la Soprintendenza, anche per questo intervento, ha evidenziato la possibilità che la realizzazione del nuovo sistema di viabilità generi un effetto di moltiplicazione degli insediamenti lungo il suo corso.</p> <p>La Soprintendenza ha rilevato che l'intervento si colloca in una zona in cui sono già presenti insediamenti di tipo artigianale-industriale e che gli elementi di mitigazione previsti tendono a migliorare la situazione attuale nelle vicinanze del corso d'acqua anche se il grado di progettazione preliminare del ponte non ha consentito di valutare appieno l'impatto sul territorio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si specifica che il progetto denominato "Viabilità di adduzione al sistema autostradale D01 (ex1PR)" concerne la riqualifica di 3 brevi tratti della S.P. 42 per Mezzani e non un potenziamento della stessa.</p> <p>La riqualificazione del tracciato riguarda sostanzialmente l'addolcimento dei due flessi che costituiscono fonte di pericolo per l'utenza perché sono localizzati tra rettili senza elementi di transizione, con l'installazione di barriere di sicurezza nei tratti in cui la strada è affiancata da fossi o canali che diventano rischiosi in caso di svio di veicoli.</p> <p>Nella progettazione definitiva della "Viabilità di adduzione al sistema autostradale D02 (ex1RE)" è stato curato particolarmente l'inserimento paesaggistico del ponte individuando le opportune mitigazioni, costituite da filari arborei ed arbustivi (tipologie P1 e P2) lungo i rilevati, mentre nelle aree comprese tra l'argine del torrente Enza e la S.P. di Sorbolo-Coenzo sono stati individuati interventi con prevalente funzione naturalistica (tipologie N4) a causa del valore ecosistemico e di corridoio ecologico</p>				

che svolge il corso d'acqua.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_D02_DMA00_0_MA_RG_01_A INTERVENTI DI
 INSERIMENTO PAESISTICO – AMBIENTALE, RIPRISTINO
 E COMPENSAZIONI
 RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE
 PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01_A ALLEGATO 2: VIABILITA'
 DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D02 (ex
 1RE) - RELAZIONE

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Rodolfo Biondi, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
37.1	Ambiente	Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forli-Cesena, Rimini	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	D04, D05, D06, D07 (1FE ex tratto A1, A2, B e C)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forli-Cesena, Rimini ha espresso con la nota del 18/02/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 in allegato alla nota trasmessa dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, le proprie considerazioni sulle opere ricadenti negli ambiti territoriali dell'alto ferrarese, nei Comuni di Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara.</p> <p>La Soprintendenza ha evidenziato che il territorio tra Poggio Renatico e Cento presenta ancora larghe aree di campagna "naturale" in gran parte integre, adibite a coltivazioni agricole, prive di zone industriali e insediamenti residenziali.</p> <p>La Soprintendenza ha anche rilevato che i terreni agrari e i corsi d'acqua sono tagliati dal tracciato dell'autostrada e i nuovi manufatti di raccordo e ingresso all'asse viario non si inseriscono in un paesaggio già urbanizzato e costruito e non hanno possibilità di integrazione.</p> <p>Ha inoltre evidenziato la sovrapposizione di parte del tracciato autostradale (fino al comune di Sant'Agostino) con la strada cispadana esistente che prosegue come asse nuovo viario nel territorio di Cento, rilevando, tuttavia, che, trattandosi di intervento di trasformazione di infrastruttura esistente, la previsione di numerose opere aggiuntive, quali caselli, cavalcavia e sottopassi di collegamento della attuale viabilità e il raccordo con l'autostrada A13 a Ferrara, provoca comunque un'alterazione del paesaggio rurale tipico della pianura padana, soprattutto nel Comune di Cento, indipendentemente dalla presenza o meno di aree e immobili tutelati, interessando zone sottoposte a tutela paesaggistica, di attraversamento di corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 142, letto c) del D.Lgs. 42/2004.</p> <p>La Soprintendenza ha posto particolare attenzione al tratto in cui l'autostrada attraversa il territorio della "Partecipanza Agraria" di Cento, sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 1 della L. 1497/1939 dalla Commissione Provinciale di Ferrara per le BB.NN. nella seduta del 18/07/1996, con atto operante dal 03/04/1997.</p> <p>Il territorio di Cento, di notevole pregio sia paesaggistico che storico rappresenta uno dei pochi esempi delle "partecipanze" in area padana ed è connotato dal reticolo regolare di strade e corsi d'acqua che formano uno schema geometrico unico, realizzato anticamente per la suddivisione dei terreni, che è ancora oggi conservato. Il territorio è caratterizzato inoltre dalla presenza di edifici storici singolari, distinguibili per la particolare tipologia e i materiali costruttivi, che rappresentano uno dei motivi del particolare pregio dell'area.</p> <p>La Soprintendenza ha precisato che all'epoca di emissione del citato atto di sottoposizione a tutela paesaggistica, erano stati presi in considerazione gli interventi ammissibili e infatti allegata all'atto di tutela è la "Specificativa Normativa sugli interventi e usi ammissibili" che all'allegato F cita: "si rileva la necessità di evitare qualsiasi alterazione delle caratteristiche essenziali degli elementi dell'organizzazione territoriale; qualsiasi intervento di realizzazione di infrastrutture viarie, canalizie e tecnologiche di rilevanza non meramente locale deve essere previsto in strumenti di pianificazione e programmazione nazionali, regionali o provinciali e deve essere complessivamente coerente con la predetta organizzazione territoriale ...".</p> <p>La Soprintendenza richiama inoltre il parere relativo al PRIT 2010-2020 fornito alla Regione, nel quale era già stato evidenziato il problema della compatibilità paesaggistica dell'opera in tale contesto ed era stato ipotizzato lo spostamento del tracciato stradale più a nord, in modo da non coinvolgere tale territorio.</p>				

A parere della Soprintendenza il progetto tiene conto solo in parte di tali problematiche e l'intersezione con il territorio della Partecipanza Agraria, risolta con l'attraversamento parte in galleria e parte in trincea aperta, pur risolvendo il problema dell'incidenza paesaggistica, non chiarisce se andranno demoliti edifici storici; il tracciato in trincea rappresenta inoltre un taglio e una separazione non risarcita della maglia reticolare formata da strade e corsi d'acqua.

La Soprintendenza ha inoltre evidenziato che nel tratto di collegamento tra l'autostrada e Cento, viene attraversata per intero la tenuta Torre Spada, a ridosso della relativa Villa, antica residenza vescovile sottoposta a tutela monumentale ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 con D.D.R. 24/8/2009; ha chiesto pertanto di effettuare adeguati approfondimenti in tale località.

In conclusione la Soprintendenza ha espresso la necessità di approfondire la progettazione, valutando la possibilità di tracciati differenti, la realizzazione di opere di minore incidenza paesaggistica, un approfondimento delle opere di mitigazione e compensazione.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Relazione di ottemperanza:

1) Progettazione del tratto autostradale interferente con il sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento:

La configurazione geometrica ed insediativa del tratto autostradale interferente con il sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento è stata oggetto, durante la fase di progettazione definitiva, di un primo percorso valutativo che ha visto impegnati in modo coordinato e con finalità condivise la Direzione Generale per i BBCCPP, la Regione Emilia Romagna e la scrivente Società Concessionaria.

Tale percorso ha consentito, sulla base di una documentazione tecnica comparativa e sopralluogo in situ, di analizzare più ipotesi di tracciato per conseguire un quadro completo e rigoroso di elementi progettuali in grado di sostenere, sulla base di contenuti tecnici e funzionali omogenei, un percorso di valutazione del grado d'interferenza paesaggistica ed ambientale afferente alle differenti configurazioni di tracciato possibili, in questo specifico contesto territoriale.

In primo luogo si è proceduto ad un'attività di approfondimento progettuale finalizzata ad una prima verifica della fattibilità dell'ipotesi studiata denominata "Soluzione B" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2b"), corrispondente alla soluzione "Alternativa Nord Partecipanze in comune di Cento", come definita nell'ambito della stessa Conferenza di Servizi. con la quale si evidenziava l'opportunità di spostare il tracciato più a nord in modo da non interrompere la continuità del territorio agrario della partecipanza agraria di Cento, ponendola a confronto con la "soluzione A" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2a"), corrispondente al tracciato del Progetto Preliminare.

La comparazione omogenea dei due tratti afferenti alle soluzioni A e B, ha imposto la necessità di operare tale valutazione comparativa adottando anche per la soluzione B un tratto autostradale di analoga estensione rispetto al tratto considerato per la soluzione A, ovvero 2.100 m. Entrambi i tratti considerati presentano la relativa origine in corrispondenza del manufatto di attraversamento del canale consorziale Palata-Reno, previsto ad ovest dei terreni della Partecipanza.

Relativamente alla soluzione B è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative, confermate anche sulla base del sopralluogo congiunto tra i tecnici della Direzione Generale, della Regione ER e della società Concessionaria:

- tale soluzione progettuale è necessariamente contraddistinta da una configurazione in rilevato funzionale al superamento delle molteplici interferenze idrauliche ed infrastrutturali presenti nel corridoio territoriale interessato dal tracciato;
- in relazione alla significativa prossimità del corpo autostradale rispetto all'abitato di Alberone, essa presenta tuttavia - pur non avendo impatti diretti rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento - un elevato grado di criticità nei confronti di un contesto densamente abitato e ad elevata fruibilità di servizi e dotazioni sociali. Rispetto a queste considerazioni è possibile altresì affermare che l'infrastruttura, in relazione alla giacitura che assume in questo contesto, determina un potenziale effetto di frammentazione dell'abitato, separando in due aree distinte l'attuale struttura insediativa e sociale della frazione;
- in tale contesto risultano interferite direttamente, anche in termini emissivi, una scuola materna ed una scuola elementare; si riscontra altresì la necessità di operare la demolizione di due edifici residenziali, in quanto ricadenti nell'area impegnata dal futuro sedime della carreggiata autostradale;
- la soluzione di tracciato B determina un impatto diffuso sul sistema insediativo umano coinvolgendo il maggior numero di organismi edilizi ad uso residenziale rispetto alla soluzione A; ne consegue che l'esercizio di tale configurazione progettuale agirà in termini emissivi coinvolgendo un numero maggiore di residenti, ovvero l'intera comunità di Alberone, sia in fase di costruzione che di esercizio.

Relativamente alla soluzione A è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative:

- il tracciato si mantiene il più possibile parallelo all'orditura dei campi, in modo da minimizzare l'interferenza con il sistema agricolo ed irriguo, anche nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento;
- l'andamento del sedime autostradale, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente del tracciato, caratterizzata da un esteso parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del corpo autostradale stesso; inoltre è stato evidenziato che l'opera non interrompe il corso delle acque dello scolo Salione.

Acquisite le informazioni relative alle caratteristiche plano-altimetriche della soluzione B e ai potenziali impatti che tale ipotesi progettuale potrebbe comunque indurre sul quadro paesaggistico esistente e più in generale sul contesto ambientale e sociale della porzione di territorio ad essa afferente, si è riflettuto sulla possibilità di valutare un'ulteriore ipotesi di tracciato, in grado di porsi in questo specifico ambito territoriale in modo maggiormente efficiente, sia in termini di compatibilità paesaggistica, ovvero riducendo sensibilmente la propria interferenza con l'area della Partecipanza, sia mitigando le proprie azioni nei confronti dei sistemi sociale, insediativo e rurale.

In considerazione di tale obiettivo, la Regione ER ha richiesto di valutare una terza soluzione, denominata "Soluzione C" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2c"), che si sviluppa a sud rispetto alla soluzione A, ove l'ambito della Partecipanza presenta la minore profondità territoriale.

Anche in questo caso, per effettuare un confronto comparativo omogeneo, si è adottata un'estensione di analoga lunghezza rispetto al tratto considerato per le valutazioni delle soluzioni A e B.

E' stato evidenziato che la previsione progettuale afferente a tale soluzione trova una puntuale giustificazione per le seguenti motivazioni:

- l'ambito di tutela della Partecipanza presenta, in corrispondenza del corridoio interessato dal tracciato autostradale relativo alla soluzione C, una minore profondità territoriale rispetto all'omologa area interferita dal tracciato afferente alla soluzione A. Il tracciato autostradale relativo alla Soluzione C determina, dal punto di vista paesaggistico, un impatto diretto, rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento, decisamente inferiore rispetto alla soluzione afferente al progetto preliminare valutato in sede di Conferenza di Servizi (soluzione

A), in quanto l'opera, seppur interagente con l'ambito di tutela, presenta uno sviluppo complessivo ed un'area d'interferenza significativamente inferiori rispetto alla configurazione progettuale preliminare (-30%);

- il tracciato relativo alla soluzione C, nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento, non genera alterazioni funzionali del sistema irriguo superficiale e della struttura agricola del sistema di conduzione dei terreni, la cui maglia è costituita dal sistema dei "tramorelli". Il tracciato, infatti, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo, inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente dell'infrastruttura, caratterizzata da un perfetto parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del relativo corpo autostradale; in questa configurazione non si verifica, inoltre, la potenziale interferenza subita dal canale Salione, corso d'acqua che corre in aderenza al tracciato della S.P. N° 6, ciò in ragione delle soluzioni progettuali adottate. Il suddetto corpo idrico, infatti, conserva le proprie caratteristiche morfologiche ed idrauliche, anche nel tratto potenzialmente interferente con l'autostrada, in quanto l'infrastruttura supera in rilevato, mediante idoneo manufatto, l'incisione idrografica del canale stesso, senza generare, pertanto, alcuna alterazione del relativo profilo idraulico;
- essa presenta un grado di impatto sul sistema insediativo e rispetto alla popolazione esposta alle azioni di progetto sostanzialmente analogo alla soluzione A; ciò in ragione del numero equivalente degli organismi insediativi interferiti;
- infine, la particolare configurazione altimetrica che il tracciato afferente alla soluzione C deve necessariamente assumere per superare l'interferenza con il canale consorziale Palata-Reno consente di oltrepassare con idoneo manufatto anche la S.P. n° 41, evitando la realizzazione della deviazione della strada stessa e le relative intersezioni a rotatoria previste nella soluzione A. Tale semplificazione progettuale consente di ottimizzare ulteriormente la mitigazione complessiva del tracciato autostradale in termini sia ambientali che paesaggistici, determinando un significativo minore consumo di suolo agricolo.

La Direzione Generale per i BBCCPP, valutando le considerazioni comparative precedentemente illustrate ha rilevato che la soluzione C, tuttavia, presenta caratteristiche morfologiche e dimensionali tali da costituire una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi.

Rispetto agli elementi di criticità rilevati dalla Soprintendenza si è convenuto, a conclusione del percorso valutativo, che il relativo superamento possa essere raggiunto sviluppando, in sede di progettazione definitiva, un quadro organico di soluzioni progettuali integrate e condivise, ispirate all'architettura del paesaggio ed alla conservazione della qualità percettiva del territorio.

Tale obiettivo è stato realmente perfezionato in sede di progettazione definitiva anche mediante specifiche azioni di mitigazione del corpo autostradale, operando l'impianto diffuso di strutture vegetazionali autoctone e di forte valenza identitaria, in quanto elementi del paesaggio afferenti all'antica conduzione agricola del territorio rurale (siepi, filari, ecc.).

Si è inoltre, ricercata un'adeguata qualità architettonica, cromatica e materica delle opere d'arte, e dei diffusi manufatti minori, tra cui le protezioni antifoniche, al fine di concorrere, anche in termini simbolici, al corretto inserimento paesaggistico ed ambientale del corpo autostradale di progetto, nel sistema dei terreni della Partecipanza agraria di Cento.

Come premesso, tali valutazioni, supportate da opportune elaborazioni cartografiche e progettuali, nonché da uno specifico sopralluogo congiunto in situ, hanno consentito di costruire un percorso di valutazione oggettivo che ha indirizzato ed informato l'intera struttura metodologica del progetto definitivo dell'autostrada e del relativo Studio di Impatto Ambientale e degli strumenti specialistici a supporto della verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera, quale la Relazione Paesaggistica, resa ai sensi del DPCM 12.12.2005 e ss. mm. e ii..

Per i necessari approfondimenti argomentativi si ritiene utile rimandare alle specifiche sezioni progettuali sia in ambito del Progetto Definitivo, sia dello Studio di Impatto Ambientale, sia nella specifica Relazione Paesaggistica e relativi allegati relazionali e grafici.

2) Progettazione del tratto autostradale interferente con la tenuta Torre Spada:

La Viabilità di Adduzione D04-D08 "Bondeno-Cento" nel tratto A2 è stata spostata verso ovest rispetto alla configurazione di progetto preliminare collocandosi di conseguenza ad una distanza maggiore rispetto alla tenuta Torre Spada ed alla villa; tale distanza assume un valore minimo pari a 750 m. La nuova soluzione comporta una notevole riduzione del potenziale impatto determinato dalla viabilità di progetto, che si ricorda essere una strada di categoria C2 avente sezione trasversale di m 9,50, rispetto al bene tutelato. In funzione della significativa profondità territoriale che caratterizza l'ambito della villa rispetto al sedime della nuova viabilità, sono stati esclusi specifici interventi finalizzati alla mitigazione dell'eventuale relazione percettiva diretta, in quanto la stessa risulta sostanzialmente trascurabile.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>Elaborati di inquadramento D05-D06-D07 1_PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01_A 1_PD_0_D00_D0000_0_00_CO_02_A 1_PD_0_D00_D0000_0_00_CO_03_A 1_PD_0_D00_D0000_0_00_CO_04_A Per gli elaborati di progetto in scala maggiore fare riferimento alle WBS D04 -D05-D06-D07 PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_16_A PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_17_A PD_0_D00_D0000_0_IA_RG_01_A Relazione - 1/2 PD_0_D00_D0000_0_IA_RG_02_A Relazione - 2/2 PD_0_D00_DMA00_0_MA_P5_02_A Planimetria di progetto e sezioni caratteristiche con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale Tav 2/6</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Marco Bonfanti, Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
38.1	Ambiente	Soprintendenza per I Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia	--	--
<u>WBS coinvolte</u>		--		
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia ha espresso con la nota del 18/02/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 in allegato alla nota trasmessa dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, le proprie considerazioni sulle opere ricadenti nell'ambito territoriale delle province di Modena e Reggio Emilia.</p> <p>La Soprintendenza ha rilevato che gli interventi proposti si collocano in un territorio pianeggiante caratterizzato da una organizzazione agricola di un territorio anticamente bonificato che ancora si struttura sull'articolato sistema irriguo. Lungo i corsi d'acqua quali il fiume Secchia e Panaro si sviluppano filari, vegetazione ripariale e percorsi rurali, ma anche si strutturano gli insediamenti agricoli di carattere storico.</p> <p>La Soprintendenza ha evidenziato che le opere d'arte principali in progetto riguardano in particolare ponti e viadotti che incidono fortemente sul paesaggio.</p> <p>La Soprintendenza, evidenziando che le nuove opere inducono riflessi sulle componenti del paesaggio, ha precisato che la loro valutazione richiede la verifica degli impatti visuali delle mutazioni dall'aspetto fisico e percettivo delle immagini e delle forme del paesaggio e di ogni possibile fonte di inquinamento visivo.</p> <p>La Soprintendenza ha inoltre richiesto che vengano considerate, attraverso l'analisi dell'impatto visivo, tutte le opere architettoniche e di sistemazione ambientale che costituiscono fisicamente l'intervento, analizzando le qualità formali e i caratteri dimensionali e cromatici in relazione con il paesaggio circostante e per il loro inserimento ambientale, verificandone le valenze e indicando tutti quei correttivi di minimizzazione e di compensazione che risulteranno necessari.</p> <p>La Soprintendenza ha richiesto che gli elaborati degli interventi che modificano vaste parti del territorio curino, in particolare, le analisi relative al contesto paesaggistico e dell'area in cui l'opera si colloca modificandola, e mostrando la coerenza delle soluzioni rispetto ad esso mediante la simulazione dettagliata dello stato dei luoghi che può essere resa mediante rendering computerizzato comprendente una visione più ampia dell'area interessata scegliendo un certo numero di punti di vista importanti del luogo dell'intervento e dal luogo dell'intervento di progetto.</p> <p>La Soprintendenza ha richiesto che gli elaborati rappresentativi del progetto evidenzino che l'intervento proposto, pur nelle trasformazioni, risulta adatto ai criteri dei luoghi, non producendo danni al funzionamento territoriale e non abbassando la qualità paesaggistica.</p> <p>Pertanto, in fase progettuale definitiva la documentazione dovrà essere corredata obbligatoriamente dalla Relazione Paesaggistica contenente tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con specifica autonomia di indagine, corredata da elaborati tecnici che motivino le qualità dell'intervento anche per ciò che attiene al linguaggio architettonico e formale adottato in relazione al contesto d'intervento.</p> <p>Nell'ambito della detta relazione dovranno essere indicate tutte le tutele puntuali di tipo monumentale in prossimità del tracciato previsto e dovrà altresì essere indicato il sistema paesaggistico relativo alle ville gentilizie di impianto rinascimentale presenti nell'area.</p> <p>La Soprintendenza ha elencato i siti SIC e ZPS e i siti rete natura 2000 che l'autostrada lambisce.</p> <p>La Soprintendenza ha richiesto lo stesso tipo di approfondimento sopra indicato, da effettuarsi nella successiva fase progettuale, anche per la porzione di territorio che riguarda la Provincia di Reggio</p>				

Emilia e per gli interventi di razionalizzazione del percorso di attraversamento che dal Comune di Reggiolo perviene sino al confine con la Provincia di Parma, prevedendo parti di lotti anche significativi con viadotti ed attraversamenti molteplici di corsi d'acqua tutelati ai sensi dei disposti del Codice beni Culturali.

La Soprintendenza ha anche evidenziato che il tracciato autostradale mostra una palese tortuosità di percorso e non si sovrappone alle strade già esistenti, in particolare per le province di Modena e Reggio Emilia laddove attraversa aree agricole e centri abitati.

La Soprintendenza ha inoltre formulato considerazioni sul numero dei caselli, ritenendolo eccessivo ed a breve distanza, evidenziando che le aree di servizio sono distanti dai caselli e situate in aree agricole e paesaggistiche di pregio.

La Soprintendenza rimanda a studi e approfondimenti che tengano in considerazione le indicazioni espresse, con valutazioni per un uso oculato del consumo del suolo agricolo e sui due attraversamenti fluviali.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0113794 del 06/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, li ritiene allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Relazione di ottemperanza:

Analisi dell'impatto visivo delle opere architettoniche e di sistemazione ambientale

L'approccio che ha guidato l'inserimento territoriale e paesaggistico dell'infrastruttura, è stato finalizzato al superamento dell'ordinario concetto di mitigazione degli impatti ricercando un'armonizzazione degli effetti di trasformazione in grado di elaborare un nuovo paesaggio contemporaneo.

In tale ottica l'integrazione profonda con il territorio non può essere semplicemente perseguita attraverso specifici interventi di mascheratura o mitigazione percettiva ma deriva dalla sommatoria di tutte le soluzioni progettuali individuate, chiamate a mantenere un elevato livello di efficienza nei propri specifici ambiti di applicazione.

I criteri e il percorso metodologico che hanno informato l'intero percorso progettuale finalizzato all'integrazione e all'armonizzazione possono essere così sinteticamente riassunti:

- definizione di un linguaggio stilistico omogeneo e ben riconoscibile che abbia come matrice fondante il contesto paesaggistico di riferimento e le sue peculiarità naturalistiche e storiche determinate dall'integrazione millenaria fra il lavoro dell'uomo e l'ambiente;
- definizione di interventi specifici, relativi alle differenti componenti ambientali, ecosistemiche e sociali in grado di garantire la massima efficacia ed efficienza prestazionale rafforzando al contempo l'integrazione, la coerenza di linguaggio e l'omogeneità con l'insieme dei manufatti e degli interventi afferenti all'infrastruttura stessa;
- definizione di soluzioni di finitura e, in particolare, di cromie e materiali volti a garantire la massima omogeneizzazione dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico;
- impiego di materiali e tecnologie sostenibili ed ecocompatibili.

In particolare, dal punto di vista percettivo, sono state individuate specifiche soluzioni di finitura e di disegno architettonico dei manufatti in grado di conferire all'autostrada una complessiva configurazione progettuale integrata e coerente con i differenti contesti paesaggistici attraversati.

Per una puntuale ed approfondita valutazione delle scelte progettuali operate ai fini

dell'armonizzazione del progetto e dell'attuazione di un innovativo paesaggio contemporaneo, rispettoso delle peculiarità ambientali, ecosistemiche, culturali e rurali, si ritiene utile la consultazione degli elaborati del progetto definitivo di cui all'elenco allegato.

Simulazioni dello stato dei luoghi

La documentazione di progetto è stata integrata da significative simulazioni fotografiche che consentono di rappresentare con realistica precisione la configurazione finale del paesaggio percepito, una volta realizzata l'infrastruttura e completati gli interventi di mitigazione previsti. A tal fine è stato effettuato un sopralluogo con l'ausilio di un elicottero che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota su tutto il corridoio territoriale interessato dall'autostrada. Inoltre sono stati effettuati ulteriori sopralluoghi in situ finalizzati alla realizzazione di una campagna fotografica da terra presso i luoghi direttamente interessati dalle opere di progetto, nonché ottenere una ricognizione di area vasta, anche al fine di verificare il bacino d'intervisibilità dell'autostrada rispetto al territorio aperto. Sulla base dei supporti fotografici così acquisiti, è stato possibile elaborare un set di simulazioni fotografiche, sia con viste da terra che aeree, che consentissero di rappresentare l'integrazione delle opere di progetto (viadotti, svincoli, autostazioni, corpo autostradale, opere di mitigazione, ecc...) con gli elementi peculiari del paesaggio (centri abitati, viabilità esistenti, corsi d'acqua, ambiti protetti, ecc...). Complessivamente sono state sviluppate n° 49 simulazioni fotografiche afferenti al tracciato autostradale (26 viste aeree e 23 viste da terra) e n° 9 simulazioni afferenti alle viabilità di adduzione (tutte con viste da terra).

E' stata, infine, sviluppata l'analisi di intervisibilità dell'opera su tutto il tracciato autostradale, che ha consentito di definire in modo sistematico la percezione dell'infrastruttura stessa nelle sue diverse configurazioni morfologiche e strutturali, rispetto ai potenziali luoghi in cui è possibile acquisirne un'immagine diretta.

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

Le considerazioni di indirizzo afferenti all'osservazione formulata dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, recepiscono l'esito delle istruttorie di competenza sviluppate dalle Soprintendenze di settore che operano nei territori interessati dal tracciato della futura autostrada. In ragione della molteplicità delle argomentazioni formulate nel parere riassuntivo reso dalla stessa Direzione Generale in sede di CdSP, si procederà in questa sede articolando un quadro organico di risposte finalizzato ad illustrare, con opportuna sintesi, il grado di coerenza raggiunto dal progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, rispetto agli obiettivi di integrazione ambientale e paesaggistica auspicati dalla stessa Direzione Regionale per i BBCCPP, rinviando necessariamente, per ulteriori approfondimenti e verifiche, alla consistente documentazione tecnica ed ambientale a tal fine predisposta. Il progetto definitivo, infatti, è stato altresì redatto nel rispetto dei quadri normativi vigenti in materia di tutela monumentale, archeologica e paesaggistica, così come disposto dalla parte seconda e terza del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm. e ii..

Ciò premesso si procede ad articolare i contenuti di risposta rispettando per quanto possibile l'ordine delle argomentazioni di indirizzo così come formulate nel parere citato, operando ove necessario gli opportuni accorpamenti per garantire un grado di evidenze maggiormente organico ed esaustivo.

3) Relazione Paesaggistica: Il livello definitivo della progettazione, in relazione al relativo grado di approfondimento tecnico, funzionale ed economico offerto, è individuato, nella normativa applicabile al caso in esame, come l'ambito progettuale in cui perfezionare il complesso quadro dei procedimenti autorizzativi. In accordo con quanto definito nella normativa vigente (D.Lgs 42/2004 e ss.mm. e ii. e DPCM 12/12/2005) il Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, nella sua configurazione completa (autostrada e viabilità di adduzione) risulta comprensivo di 5 Relazioni Paesaggistiche, afferenti rispettivamente all'opera autostradale ed a ciascuna delle quattro viabilità di adduzione. Le Relazioni Paesaggistiche sono state redatte in conformità con la struttura metodologica richiesta nella sezione normativa afferente alle opere lineari e presenta un grado di approfondimento analitico e progettuale propedeutico ad agevolare l'istruttoria del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed i relativi organismi periferici, nell'ambito della valutazione della compatibilità paesaggistica e monumentale del progetto. A tal fine la

documentazione prodotta risulta completa di ampie sezioni relazionali e cartografiche in cui sono stati individuate le differenti tipologie di aree e beni tutelati presenti nell'ambito territoriale e paesaggistico potenzialmente interferito dalle azioni progettuali. L'organizzazione di tali informazioni e la relativa verifica hanno comportato molteplici sopralluoghi in campo, finalizzati altresì al puntuale censimento di tutte le emergenze architettoniche, paesaggistiche e storico-testimoniali indicate negli strumenti urbanistici locali e sovraordinati per una fascia profonda di territorio rispetto al sedime delle nuove infrastrutture. Il censimento è stato organizzato mediante schede informative complete di georeferenziazione cartografica dell'elemento censito, ripresa fotografica dello stesso ed un quadro organico di informazioni per la relativa caratterizzazione ai fini dell'analisi e della valutazione di compatibilità paesaggistica e monumentale.

4) Numero e posizionamento dei caselli proposti:

Conformemente a quanto evidenziato dal Presiedente si è provveduto ad ottimizzare la posizione di alcuni caselli in accordo alle osservazioni fornite da altri enti; inoltre si è variata la configurazione del casello di Ferrara Sud passando dallo schema a racchetta allo schema a trombetta al fine di limitare il consumo di territorio

5) Posizionamento aree di servizio:

La disposizione lungo il tracciato delle aree di servizio è stata attentamente valutata tenendo conto delle relative distanze di queste dagli svincoli; nell'ambito del progetto definitivo si è provveduto a elaborare adeguate proposte mitigative per tali aree al fine di garantirne una completa mitigazione ed integrazione con il territorio attraversato.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera</p> <p>PD_0_D01_DMA00_0_MA_FO_01_A Fotomosaico e simulazione fotografica di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D03_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D04_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
39.1	Ambiente	Ministero per la tutela dell'Ambiente, delle Acque e del Mare	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente, esaurita la trattazione dei contributi forniti dagli enti preposti alla tutela ambientale, dà la parola alla rappresentante del Ministero per la tutela dell'Ambiente, delle Acque e del Mare, Giovanna Borzi, la quale specifica di portare il risultato delle prime valutazioni della Commissione VIA/VAS del Ministero. Deposita a tal fine una nota, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0124308 del 18/05/2011. In particolare la Commissione chiede che vengano studiate alternative di tracciato, sia "sostanziali" che puntuali, per by-passare eventuali punti critici che la Commissione ha rilevato in alcuni Comuni.</p> <p>Inoltre nell'ambito dello studio delle alternative la Commissione richiede che vengano motivate le scelte progettuali a fronte dell'eventuale opzione "0" da intendersi quale possibilità di non realizzare alcun intervento e/o di intervenire sulle infrastrutture esistenti con interventi di adeguamento e miglioramento.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente puntualizza che nel corso dell'incontro tecnico tenutosi venerdì 13 maggio presso la Commissione VIA si era convenuto di effettuare l'aggiornamento dell'indice dello studio d'impatto ambientale, dando evidenza della necessità di approfondire le criticità locali emerse nell'ambito della Conferenza di Servizi, nonché dell'esigenza di approfondire anche l'alternativa 0. Conformemente a quanto convenuto, il proponente ARC SPA ha già trasmesso alla Commissione VIA il predetto aggiornamento dell'indice che tiene conto delle criticità ed esigenze emerse ed indica la necessità di studiare alternative locali piano altimetriche.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale sono state analizzate e valutate molteplici alternative di tracciato, espressione di specifiche istanze avanzate dalle comunità interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura e, pertanto, localizzate in corrispondenza di ambiti territoriali eterogenei per caratteristiche ambientali, paesaggistiche, insediative, economiche ed infrastrutturali. La valutazione è stata operata mediante un confronto competitivo e prevalentemente quantitativo, che ha consentito di misurare il differenziale di risposta che ciascuna alternativa progettuale è stata in grado di esprimere rispetto a specifici indicatori funzionali ed ambientali.</p> <p>Il complesso percorso decisionale che ha consentito di individuare la migliore configurazione progettuale, sia in termini funzionali che di sostenibilità e compatibilità ambientale, è stato, pertanto, informato ad un confronto oggettivo ed approfondito tra le seguenti alternative di tracciato:</p> <p><u>tratto "A" sub-tratto "A1" in comune di Novi in corrispondenza dei caseificio razionale Novese</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternativa A1a-1 passaggio a sud del caseificio in trincea corta • Alternativa A1a-2 passaggio a sud del caseificio in trincea lunga con galleria artificiale • Alternativa A1a-3 passaggio a sud del caseificio in rilevato con viadotto • Alternativa A1b-1 passaggio a nord del caseificio in trincea lunga con galleria artificiale • Alternativa A1b-2 passaggio a nord del caseificio in rilevato 				

tratto "C" sub-tratto "C2" attraversamento Panaro e Partecipanze in Comune di Cento

- Alternativa C2a configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare
- Alternativa C2b configurazione plano-altimetrica alternativa nord
- Alternativa C2c configurazione plano-altimetrica alternativa sud

tratto "D"

- alternativa Da configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare
- alternativa Db prima configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello
- alternativa Dc configurazione plano-altimetrica non interferente con il comune di Mirabello
- alternativa Dd configurazione plano-altimetrica "nord" interferente con il comune di Mirabello

L'approfondimento delle caratteristiche geometriche delle alternative di tracciato è stato sviluppato in una specifica sezione dello Studio di Impatto Ambientale, e più precisamente: **6 2 1 ALLEGATO B - Descrizione delle alternative di progetto per la definizione del tracciato**. Le valutazioni ambientali operate per ciascuna alternativa sono descritte nell'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Quadro di riferimento ambientale - impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione - 1/2**.

Nel complesso processo di definizione e valutazione delle alternative di tracciato, è stata considerata con particolare attenzione anche "l'opzione zero", ovvero la valutazione di uno scenario programmatico che, pur non prevedendo la realizzazione dell'intervento di progetto, consenta di valutare l'evoluzione del sistema della mobilità e dei relativi impatti ambientali nell'ipotesi che tutti gli interventi infrastrutturali, ad eccezione appunto dell'Autostrada Regionale Cispadana, siano comunque attuati, in quanto programmati nella pianificazione di settore ai diversi livelli di governo del territorio (comunitario, nazionale, regionale, provinciale e locale).

In merito a questo tema si sottolinea come tale opzione sia stata oggetto di un'attenta ed approfondita valutazione da parte della Regione Emilia Romagna; valutazione, questa, necessaria per operare una corretta pianificazione e programmazione di un quadro organico di interventi infrastrutturali strategici, finalizzati a promuovere e conseguire nel breve, medio e lungo periodo uno sviluppo sociale sostenibile, orientato anche alla risoluzione della complessa domanda di mobilità di persone e merci, espressa dalle molteplici realtà che compongono l'intera comunità regionale.

Questa considerazione era già assunta con grande evidenza nel **Piano Regionale Integrato dei Trasporti** del '98 (comunemente indicato con l'acronimo "PRIT"), ovverosia nel principale strumento di supporto all'attività di "governance" dei trasporti regionali, dove la previsione della realizzazione del tracciato della Cispadana, nella configurazione di funzione autostradale, trova puntuale riscontro come specifico obiettivo programmatico, ed è stata successivamente recepita nell'aggiornamento di tale strumento (PRIT 2010-2020).

In particolare, il collegamento autostradale Cispadano ricade all'interno di un più ampio obiettivo tematico del suddetto piano, ovvero quello di *creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali affiancati fra loro e reciprocamente innervati all'interno di centri di interscambio opportunamente razionalizzati e potenziati*.

In generale, la missione del PRIT, non è tanto quella di dimensionare o localizzare infrastrutture, ma di massimizzare l'efficacia e l'affidabilità del trasporto diminuendone i costi e l'impatto ambientale. Al fine di soddisfare tale obiettivo, risulta necessario superare il deficit infrastrutturale che caratterizza alcune aree della Regione Emilia Romagna, anche attraverso specifiche azioni quali la realizzazione del Sistema Autostradale Regionale, ovvero di una rete di autostrade di interesse prioritariamente regionale, fra cui è contemplata, appunto, l'Autostrada Regionale Cispadana.

Anche alla luce delle previsioni contenute nel PRIT, si è ritenuto comunque corretto, in termini metodologici, che la valutazione della "Opzione zero", in quanto scenario progettuale già valutato nell'ambito della pianificazione regionale, non dovesse essere riproposta nell'ambito delle valutazioni

alternative effettuate nel Quadro E “ del SIA. Questo in ragione del fatto che la realizzazione della funzione autostradale Cispadana, rappresenta una **previsione che ha già acquisito una specifica legittimazione a livello di pianificazione e programmazione del territorio**, anche rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale fortemente rivendicati dall'intero quadro normativo del PRIT stesso.

Ciò premesso, si è ritenuto opportuno, in sede di Studio di impatto Ambientale, **sviluppare una specifica attività valutativa per l'opzione zero in allegato alla sezione programmatica del Quadro A.**

Tale documento (**PD_0_000_00000_0_IA_RH_01_A Allegato A – Valutazione della direttrice autostradale rispetto “all’alternativa zero”**), allegato alla presente sezione dello SIA, ha consentito di operare una valutazione della direttrice autostradale cispadana, rispetto ad un ambito di riferimento di area vasta, in termini sia di funzionalità trasportistica, sia di analisi costi-benefici e sensitività dell'investimento, nonché rispetto ai potenziali effetti ambientali indotti e principalmente riconducibili ai fattori emissivi critici (atmosfera, rumore) ed epidemiologici (salute pubblica).

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	6 2 1 ALLEGATO B - Descrizione delle alternative di progetto per la definizione del tracciato PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Quadro di riferimento ambientale - impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione - 1/2. PD_0_000_00000_0_IA_RH_01_A Allegato A – Valutazione della direttrice autostradale rispetto “all’alternativa zero”
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.1,1	Ambiente	Provincia di Ferrara	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per quanto riguarda l'attraversamento della Partecipanza Agraria, la Provincia evidenzia altresì che un eventuale spostamento verso nord, ovvero verso l'abitato di Alberone, non modificherebbe in modo sostanziale gli impatti provocati dalla presenza dell'Autostrada su tale emergenza paesaggistica e che sarebbe comunque opportuno prevedere l'attraversamento in galleria/trincea in prossimità dell'abitato.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La configurazione geometrica ed insediativa del tratto autostradale interferente con il sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento è stata oggetto, durante la fase di progettazione definitiva, di un primo percorso valutativo che ha visto impegnati in modo coordinato e con finalità condivise la Direzione Generale per i BBCCPP, la Regione Emilia Romagna e la scrivente Società Concessionaria.</p> <p>Tale percorso ha consentito, sulla base di una documentazione tecnica comparativa e sopralluogo in situ, di analizzare più ipotesi di tracciato per conseguire un quadro completo e rigoroso di elementi progettuali in grado di sostenere, sulla base di contenuti tecnici e funzionali omogenei, un percorso di valutazione del grado d'interferenza paesaggistica ed ambientale afferente alle differenti configurazioni di tracciato possibili, in questo specifico contesto territoriale.</p> <p>In primo luogo si è proceduto ad un'attività di approfondimento progettuale finalizzata ad una prima verifica della fattibilità dell'ipotesi studiata denominata "Soluzione B" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2b"), corrispondente alla soluzione "Alternativa Nord Partecipanze in comune di Cento", come definita nell'ambito della stessa Conferenza di Servizi. con la quale si evidenziava l'opportunità di spostare il tracciato più a nord in modo da non interrompere la continuità del territorio agrario della partecipanza agraria di Cento, ponendola a confronto con la "soluzione A" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2a"), corrispondente al tracciato del Progetto Preliminare.</p> <p>La comparazione omogenea dei due tratti afferenti alle soluzioni A e B, ha imposto la necessità di operare tale valutazione comparativa adottando anche per la soluzione B un tratto autostradale di analoga estensione rispetto al tratto considerato per la soluzione A, ovvero 2.100 m. Entrambi i tratti considerati presentano la relativa origine in corrispondenza del manufatto di attraversamento del canale consorziale Palata-Reno, previsto ad ovest dei terreni della Partecipanza.</p> <p>Relativamente alla soluzione B è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative, confermate anche sulla base del sopralluogo congiunto tra i tecnici della Direzione Generale, della Regione ER e della società Concessionaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tale soluzione progettuale è necessariamente contraddistinta da una configurazione in rilevato funzionale al superamento delle molteplici interferenze idrauliche ed infrastrutturali presenti nel 				

corridoio territoriale interessato dal tracciato;

- in relazione alla significativa prossimità del corpo autostradale rispetto all'abitato di Alberone, essa presenta tuttavia - pur non avendo impatti diretti rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento - un elevato grado di criticità nei confronti di un contesto densamente abitato e ad elevata fruibilità di servizi e dotazioni sociali. Rispetto a queste considerazioni è possibile altresì affermare che l'infrastruttura, in relazione alla giacitura che assume in questo contesto, determina un potenziale effetto di frammentazione dell'abitato, separando in due aree distinte l'attuale struttura insediativa e sociale della frazione;
- in tale contesto risultano interferite direttamente, anche in termini emissivi, una scuola materna ed una scuola elementare; si riscontra altresì la necessità di operare la demolizione di due edifici residenziali, in quanto ricadenti nell'area impegnata dal futuro sedime della carreggiata autostradale;
- la soluzione di tracciato B determina un impatto diffuso sul sistema insediativo umano coinvolgendo il maggior numero di organismi edilizi ad uso residenziale rispetto alla soluzione A; ne consegue che l'esercizio di tale configurazione progettuale agirà in termini emissivi coinvolgendo un numero maggiore di residenti, ovvero l'intera comunità di Alberone, sia in fase di costruzione che di esercizio.

Relativamente alla soluzione A è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative:

- il tracciato si mantiene il più possibile parallelo all'orditura dei campi, in modo da minimizzare l'interferenza con il sistema agricolo ed irriguo, anche nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento;
- l'andamento del sedime autostradale, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente del tracciato, caratterizzata da un esteso parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del corpo autostradale stesso; inoltre è stato evidenziato che l'opera non interrompe il corso delle acque dello scolo Salione.

Acquisite le informazioni relative alle caratteristiche plano-altimetriche della soluzione B e ai potenziali impatti che tale ipotesi progettuale potrebbe comunque indurre sul quadro paesaggistico esistente e più in generale sul contesto ambientale e sociale della porzione di territorio ad essa afferente, si è riflettuto sulla possibilità di valutare un'ulteriore ipotesi di tracciato, in grado di porsi in questo specifico ambito territoriale in modo maggiormente efficiente, sia in termini di compatibilità paesaggistica, ovvero riducendo sensibilmente la propria interferenza con l'area della Partecipanza, sia mitigando le proprie azioni nei confronti dei sistemi sociale, insediativo e rurale.

In considerazione di tale obiettivo, la Regione ER ha richiesto di valutare una terza soluzione, denominata "Soluzione C" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2c"), che si sviluppa a sud rispetto alla soluzione A, ove l'ambito della Partecipanza presenta la minore profondità territoriale.

Anche in questo caso, per effettuare un confronto comparativo omogeneo, si è adottata un'estensione di analoga lunghezza rispetto al tratto considerato per le valutazioni delle soluzioni A e B.

E' stato evidenziato che la previsione progettuale afferente a tale soluzione trova una puntuale giustificazione per le seguenti motivazioni:

- l'ambito di tutela della Partecipanza presenta, in corrispondenza del corridoio interessato dal tracciato autostradale relativo alla soluzione C, una minore profondità territoriale rispetto all'omologa area interferita dal tracciato afferente alla soluzione A. Il tracciato autostradale relativo alla Soluzione C determina, dal punto di vista paesaggistico, un impatto diretto, rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento, decisamente inferiore rispetto alla soluzione afferente al progetto preliminare valutato in sede di Conferenza di Servizi (soluzione A), in quanto l'opera, seppur interagente con l'ambito di tutela, presenta uno sviluppo

complessivo ed un'area d'interferenza significativamente inferiori rispetto alla configurazione progettuale preliminare (-30%);

- il tracciato relativo alla soluzione C, nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento, non genera alterazioni funzionali del sistema irriguo superficiale e della struttura agricola del sistema di conduzione dei terreni, la cui maglia è costituita dal sistema dei "tramorelli". Il tracciato, infatti, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo, inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente dell'infrastruttura, caratterizzata da un perfetto parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del relativo corpo autostradale; in questa configurazione non si verifica, inoltre, la potenziale interferenza subita dal canale Salione, corso d'acqua che corre in aderenza al tracciato della S.P. N° 6, ciò in ragione delle soluzioni progettuali adottate. Il suddetto corpo idrico, infatti, conserva le proprie caratteristiche morfologiche ed idrauliche, anche nel tratto potenzialmente interferente con l'autostrada, in quanto l'infrastruttura supera in rilevato, mediante idoneo manufatto, l'incisione idrografica del canale stesso, senza generare, pertanto, alcuna alterazione del relativo profilo idraulico;
- essa presenta un grado di impatto sul sistema insediativo e rispetto alla popolazione esposta alle azioni di progetto sostanzialmente analogo alla soluzione A; ciò in ragione del numero equivalente degli organismi insediativi interferiti;
- infine, la particolare configurazione altimetrica che il tracciato afferente alla soluzione C deve necessariamente assumere per superare l'interferenza con il canale consorziale Palata-Reno consente di oltrepassare con idoneo manufatto anche la S.P. n° 41, evitando la realizzazione della deviazione della strada stessa e le relative intersezioni a rotatoria previste nella soluzione A. Tale semplificazione progettuale consente di ottimizzare ulteriormente la mitigazione complessiva del tracciato autostradale in termini sia ambientali che paesaggistici, determinando un significativo minore consumo di suolo agricolo.

La Direzione Generale per i BBCCPP, valutando le considerazioni comparative precedentemente illustrate ha rilevato che la soluzione C, tuttavia, presenta caratteristiche morfologiche e dimensionali tali da costituire una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi.

Rispetto agli elementi di criticità rilevati dalla Soprintendenza si è convenuto, a conclusione del percorso valutativo, che il relativo superamento possa essere raggiunto sviluppando, in sede di progettazione definitiva, un quadro organico di soluzioni progettuali integrate e condivise, ispirate all'architettura del paesaggio ed alla conservazione della qualità percettiva del territorio. Tale obiettivo è stato realmente perfezionato in sede di progettazione definitiva anche mediante specifiche azioni di mitigazione del corpo autostradale, operando l'impianto diffuso di strutture vegetazionali autoctone e di forte valenza identitaria, in quanto elementi del paesaggio afferenti all'antica conduzione agricola del territorio rurale (siepi, filari, ecc.). Si è inoltre, ricercata un'adeguata qualità architettonica, cromatica e materica delle opere d'arte, e dei diffusi manufatti minori, tra cui le protezioni antifoniche, al fine di concorrere, anche in termini simbolici, al corretto inserimento paesaggistico ed ambientale del corpo autostradale di progetto, nel sistema dei terreni della Partecipanza agraria di Cento.

Come premesso, tali valutazioni, supportate da opportune elaborazioni cartografiche e progettuali, nonché da uno specifico sopralluogo congiunto in situ, hanno consentito di costruire un percorso di valutazione oggettivo che ha indirizzato ed informato l'intera struttura metodologica del progetto definitivo dell'autostrada e del relativo Studio di Impatto Ambientale e degli strumenti specialistici a supporto della verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera, quale la Relazione Paesaggistica, resa ai sensi del DPCM 12.12.2005 e ss. mm. e ii..

Per i necessari approfondimenti argomentativi si ritiene utile rimandare alle specifiche sezioni progettuali sia in ambito del Progetto Definitivo, sia dello Studio di Impatto Ambientale, sia nella specifica Relazione Paesaggistica e relativi allegati relazionali e grafici.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_00000_0_RP_RG_01_A relazione 1/2 PD_0_000_00000_0_RP_RG_02_A relazione 2/2 PD_0_000_00000_0_RP_FS_01_A Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale PD_0_000_00000_0_RP_FS_02_A Raccolta degli strumenti di pianificazione urbanistica PD_0_000_00000_0_RP_CW_01-07_A Sintesi delle previsioni, delle tutele e dei vincoli sovraordinati PD_0_000_00000_0_RP_CY_08_A Inserimento paesaggistico dell'infrastruttura all'interno del sistema de "la partecipanza agraria di Cento" PD_0_000_00000_0_RP_DF_01-07_A Documentazione fotografica degli ambiti di vincolo PD_0_000_00000_0_RP_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera PD_0_000_00000_0_RP_CY_11_A Analisi dei cromatismi prevalenti del paesaggio - provincia di Ferrara PD_0_000_00000_0_RP_P5_01-14_A planimetria di progetto e sezioni caratteristiche con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_00000_0_RP_FO_01-07_A Fotomosaico e simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_00000_0_RP_RR_01_A simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale ALLEGATO B DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO - SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO L'ATTRAVERSAMENTO DEL PANARO ED IL SISTEMA DEI TERRENI DELLE PARTECIPANZE, NEL COMUNE DI CENTO PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A Relazione</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.1,2	Ambiente	Provincia di Ferrara	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che la Provincia di Ferrara non ha formalizzato alcuna indicazione antecedentemente alla seduta odierna della Conferenza dei servizi. Pertanto, nell'ambito della complessiva istruttoria svolta dalla Regione anche in sede di confronto con gli Enti locali interessati, sono state acquisite le indicazioni, integrate dai contenuti del documento oggi formalmente depositato agli atti della Conferenza di Servizi.</p> <p>La Provincia di Ferrara, con nota depositata in data odierna e acquisita al protocollo regionale con il P.G. 2011.0123314 del 18/05/2011, ha fornito le proprie indicazioni sia sull'opera principale, che su gli interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale, nonché sulla viabilità di adduzione al sistema autostradale.</p> <p>Nella predetta nota sono stati raccolti i diversi contributi dei vari settori coinvolti ed in particolare il contributo del Settore Tecnico, del Settore Pianificazione Territoriale, del Settore Ambiente e del Settore Agricoltura e Sviluppo Economico che di seguito si riassumono.</p> <p>Settore Tecnico:</p> <p>Sulla impostazione progettuale vengono evidenziate le due aree critiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria tra gli abitati di XII Morelli ed Alberone, area con vincolo urbanistico storico testimoniale; • attraversamento del territorio di Sant'Agostino in corrispondenza dell'attuale percorso viabile tra gli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo. <p>Relativamente all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria, la Provincia ha evidenziato che il Concessionario ha proposto nel progetto, quale soluzione per limitare l'impatto, la realizzazione di un tratto in galleria/trincea, mentre relativamente all'attraversamento del territorio di Sant'Agostino ha evidenziato che il progetto prevede opere di mitigazione ambientale con piantumazione di essenze arboree sui lati della sovrastruttura stradale.</p> <p>La Provincia effettua con riferimento agli attraversamenti sopraindicati le proprie considerazioni, precisando di mantenere, così come previsto nel progetto preliminare oggetto della conferenza, il percorso in galleria/trincea nel tratto di attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria, e chiedendo l'introduzione di un secondo tratto in galleria/trincea nel tratto di attraversamento del territorio di Sant'Agostino compreso tra la S.P. 66 e la strada comunale Via Martiri della Libertà.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				

Relazione di ottemperanza:

La configurazione geometrica ed insediativa del tratto autostradale interferente con il sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento è stata oggetto, durante la fase di progettazione definitiva, di un primo percorso valutativo che ha visto impegnati in modo coordinato e con finalità condivise la Direzione Generale per i BBCCPP, la Regione Emilia Romagna e la scrivente Società Concessionaria.

Tale percorso ha consentito, sulla base di una documentazione tecnica comparativa e sopralluogo in situ, di analizzare più ipotesi di tracciato per conseguire un quadro completo e rigoroso di elementi progettuali in grado di sostenere, sulla base di contenuti tecnici e funzionali omogenei, un percorso di valutazione del grado d'interferenza paesaggistica ed ambientale afferente alle differenti configurazioni di tracciato possibili, in questo specifico contesto territoriale.

In primo luogo si è proceduto ad un'attività di approfondimento progettuale finalizzata ad una prima verifica della fattibilità dell'ipotesi studiata denominata "Soluzione B" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2b"), corrispondente alla soluzione "Alternativa Nord Partecipanze in comune di Cento", come definita nell'ambito della stessa Conferenza di Servizi. con la quale si evidenziava l'opportunità di spostare il tracciato più a nord in modo da non interrompere la continuità del territorio agrario della partecipanza agraria di Cento, ponendola a confronto con la "soluzione A" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2a"), corrispondente al tracciato del Progetto Preliminare.

La comparazione omogenea dei due tratti afferenti alle soluzioni A e B, ha imposto la necessità di operare tale valutazione comparativa adottando anche per la soluzione B un tratto autostradale di analoga estensione rispetto al tratto considerato per la soluzione A, ovvero 2.100 m. Entrambi i tratti considerati presentano la relativa origine in corrispondenza del manufatto di attraversamento del canale consorziale Palata-Reno, previsto ad ovest dei terreni della Partecipanza.

Relativamente alla soluzione B è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative, confermate anche sulla base del sopralluogo congiunto tra i tecnici della Direzione Generale, della Regione ER e della società Concessionaria:

- tale soluzione progettuale è necessariamente contraddistinta da una configurazione in rilevato funzionale al superamento delle molteplici interferenze idrauliche ed infrastrutturali presenti nel corridoio territoriale interessato dal tracciato;
- in relazione alla significativa prossimità del corpo autostradale rispetto all'abitato di Alberone, essa presenta tuttavia - pur non avendo impatti diretti rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento - un elevato grado di criticità nei confronti di un contesto densamente abitato e ad elevata fruibilità di servizi e dotazioni sociali. Rispetto a queste considerazioni è possibile altresì affermare che l'infrastruttura, in relazione alla giacitura che assume in questo contesto, determina un potenziale effetto di frammentazione dell'abitato, separando in due aree distinte l'attuale struttura insediativa e sociale della frazione;
- in tale contesto risultano interferite direttamente, anche in termini emissivi, una scuola materna ed una scuola elementare; si riscontra altresì la necessità di operare la demolizione di due edifici residenziali, in quanto ricadenti nell'area impegnata dal futuro sedime della carreggiata autostradale;
- la soluzione di tracciato B determina un impatto diffuso sul sistema insediativo umano coinvolgendo il maggior numero di organismi edilizi ad uso residenziale rispetto alla soluzione A; ne consegue che l'esercizio di tale configurazione progettuale agirà in termini emissivi coinvolgendo un numero maggiore di residenti, ovvero l'intera comunità di Alberone, sia in fase di costruzione che di esercizio.

Relativamente alla soluzione A è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative:

- il tracciato si mantiene il più possibile parallelo all'orditura dei campi, in modo da minimizzare l'interferenza con il sistema agricolo ed irriguo, anche nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento;
- l'andamento del sedime autostradale, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo

inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente del tracciato, caratterizzata da un esteso parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del corpo autostradale stesso; inoltre è stato evidenziato che l'opera non interrompe il corso delle acque dello scolo Salione.

Acquisite le informazioni relative alle caratteristiche plano-altimetriche della soluzione B e ai potenziali impatti che tale ipotesi progettuale potrebbe comunque indurre sul quadro paesaggistico esistente e più in generale sul contesto ambientale e sociale della porzione di territorio ad essa afferente, si è riflettuto sulla possibilità di valutare un'ulteriore ipotesi di tracciato, in grado di porsi in questo specifico ambito territoriale in modo maggiormente efficiente, sia in termini di compatibilità paesaggistica, ovvero riducendo sensibilmente la propria interferenza con l'area della Partecipanza, sia mitigando le proprie azioni nei confronti dei sistemi sociale, insediativo e rurale.

In considerazione di tale obiettivo, la Regione ER ha richiesto di valutare una terza soluzione, denominata "Soluzione C" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2c"), che si sviluppa a sud rispetto alla soluzione A, ove l'ambito della Partecipanza presenta la minore profondità territoriale.

Anche in questo caso, per effettuare un confronto comparativo omogeneo, si è adottata un'estensione di analoga lunghezza rispetto al tratto considerato per le valutazioni delle soluzioni A e B.

E' stato evidenziato che la previsione progettuale afferente a tale soluzione trova una puntuale giustificazione per le seguenti motivazioni:

- l'ambito di tutela della Partecipanza presenta, in corrispondenza del corridoio interessato dal tracciato autostradale relativo alla soluzione C, una minore profondità territoriale rispetto all'omologa area interferita dal tracciato afferente alla soluzione A. Il tracciato autostradale relativo alla Soluzione C determina, dal punto di vista paesaggistico, un impatto diretto, rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento, decisamente inferiore rispetto alla soluzione afferente al progetto preliminare valutato in sede di Conferenza di Servizi (soluzione A), in quanto l'opera, seppur interagente con l'ambito di tutela, presenta uno sviluppo complessivo ed un'area d'interferenza significativamente inferiori rispetto alla configurazione progettuale preliminare (-30%);
- il tracciato relativo alla soluzione C, nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento, non genera alterazioni funzionali del sistema irriguo superficiale e della struttura agricola del sistema di conduzione dei terreni, la cui maglia è costituita dal sistema dei "tramorelli". Il tracciato, infatti, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo, inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente dell'infrastruttura, caratterizzata da un perfetto parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del relativo corpo autostradale; in questa configurazione non si verifica, inoltre, la potenziale interferenza subita dal canale Salione, corso d'acqua che corre in aderenza al tracciato della S.P. N° 6, ciò in ragione delle soluzioni progettuali adottate. Il suddetto corpo idrico, infatti, conserva le proprie caratteristiche morfologiche ed idrauliche, anche nel tratto potenzialmente interferente con l'autostrada, in quanto l'infrastruttura supera in rilevato, mediante idoneo manufatto, l'incisione idrografica del canale stesso, senza generare, pertanto, alcuna alterazione del relativo profilo idraulico;
- essa presenta un grado di impatto sul sistema insediativo e rispetto alla popolazione esposta alle azioni di progetto sostanzialmente analogo alla soluzione A; ciò in ragione del numero equivalente degli organismi insediativi interferiti;
- infine, la particolare configurazione altimetrica che il tracciato afferente alla soluzione C deve necessariamente assumere per superare l'interferenza con il canale consorziale Palata-Reno consente di oltrepassare con idoneo manufatto anche la S.P. n° 41, evitando la realizzazione della deviazione della strada stessa e le relative intersezioni a rotatoria previste nella soluzione A. Tale semplificazione progettuale consente di ottimizzare ulteriormente la

mitigazione complessiva del tracciato autostradale in termini sia ambientali che paesaggistici, determinando un significativo minore consumo di suolo agricolo.

La Direzione Generale per i BBCCPP, valutando le considerazioni comparative precedentemente illustrate ha rilevato che la soluzione C, tuttavia, presenta caratteristiche morfologiche e dimensionali tali da costituire una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi.

Rispetto agli elementi di criticità rilevati dalla Soprintendenza si è convenuto, a conclusione del percorso valutativo, che il relativo superamento possa essere raggiunto sviluppando, in sede di progettazione definitiva, un quadro organico di soluzioni progettuali integrate e condivise, ispirate all'architettura del paesaggio ed alla conservazione della qualità percettiva del territorio. Tale obiettivo è stato realmente perfezionato in sede di progettazione definitiva anche mediante specifiche azioni di mitigazione del corpo autostradale, operando l'impianto diffuso di strutture vegetazionali autoctone e di forte valenza identitaria, in quanto elementi del paesaggio afferenti all'antica conduzione agricola del territorio rurale (siepi, filari, ecc.). Si è inoltre, ricercata un'adeguata qualità architettonica, cromatica e materica delle opere d'arte, e dei diffusi manufatti minori, tra cui le protezioni antifoniche, al fine di concorrere, anche in termini simbolici, al corretto inserimento paesaggistico ed ambientale del corpo autostradale di progetto, nel sistema dei terreni della Partecipanza agraria di Cento.

Come premesso, tali valutazioni, supportate da opportune elaborazioni cartografiche e progettuali, nonché da uno specifico sopralluogo congiunto in situ, hanno consentito di costruire un percorso di valutazione oggettivo che ha indirizzato ed informato l'intera struttura metodologica del progetto definitivo dell'autostrada e del relativo Studio di Impatto Ambientale e degli strumenti specialistici a supporto della verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera, quale la Relazione Paesaggistica, resa ai sensi del DPCM 12.12.2005 e ss. mm. e ii..

Per i necessari approfondimenti argomentativi si ritiene utile rimandare alle specifiche sezioni progettuali sia in ambito del Progetto Definitivo, sia dello Studio di Impatto Ambientale, sia nella specifica Relazione Paesaggistica e relativi allegati relazionali e grafici.

attraversamento del territorio di Sant'Agostino in corrispondenza dell'attuale percorso viabile tra gli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo

In corrispondenza dell'ambito autostradale "D", avente inizio poco oltre la Stazione di Cento e termine nell'immediato tratto successivo alla Stazione di Poggio Renatico e ricadente, nella configurazione del progetto preliminare, quasi interamente nel Comune di Sant'Agostino, sono state valutate tre ulteriori alternative plano-altimetriche di tracciato. Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare soluzioni geometriche poste più a nord rispetto al corridoio territoriale del progetto preliminare, al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire, a parità di efficienza funzionale e risposta trasportistica, una migliore compatibilità ambientale e paesaggistica della nuova infrastruttura, ovvero garantire l'attuazione della migliore azione mitigativa dell'impatto indotto dall'esercizio autostradale rispetto agli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo (frazione dello stesso Capoluogo).

Il tratto "D" si caratterizza, pertanto, con quattro differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:

1. configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare – **alternativa Da**;
2. prima configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Db**;
3. configurazione plano-altimetrica non interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dc**;
4. seconda configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dd**.

Una volta sviluppate progettualmente e con un grado di approfondimento tecnico ed ambientale omogeneo le differenti soluzioni progettuali è stato possibile attivare, per ciascuna delle quattro differenti configurazioni alternative di tracciato, la fase di analisi e di valutazione comparativa dei potenziali impatti indotti sulle componenti ambientali interferite dalle azioni di progetto. Ogni criterio e/o elemento di criticità individuato è stato qualificato, per definirne l'impatto, in quattro coppie di giudizi qualitativi, ricondotti ad un valore numerico al fine di formulare un giudizio quantitativo, secondo quanto previsto dal Metodo Bresso e conformemente alle indicazioni prescrittive formulate con nota

Prot. N. 2011 0016939, in data 13.07.2011, dalla Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in sede di parere di cui art. 21 del d.lgs 152/2006 (Scoping).

La soluzione individuata dal processo valutativo e che è stata approfondita nel livello definitivo della progettazione risulta essere l'alternativa "Dc", la cui giacitura territoriale risulta equidistante (così come peraltro richiesto dall'Amministrazione Comunale di Sant'Agostino in sede di CdSP), tra i centri abitati di S. Carlo (frazione del Comune di Sant'Agostino) e Mirabello (Capoluogo dell'omonimo Comune). E' possibile riscontrare l'equidistanza del tracciato autostradale così come definito in sede di PD, consultando la perimetrazione dei suddetti centri abitati e relative espansioni come riportata cartograficamente dagli strumenti urbanistici locali vigenti.

La compatibilità dell'opera con il PSC associato dell'alto ferrarese è stata altresì oggetto di specifica verifica nell'apposita sezione di analisi del Quadro di Riferimento Programmatico, e più precisamente nella sezione del documento afferente all'analisi di coerenza dell'opera rispetto agli indirizzi programmatici del PSC adottato dei seguenti comuni: Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino.

Infine si sottolinea che la configurazione progettuale elaborata in questa fase di progetto definitivo, ha previsto il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino, in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in sede di progetto preliminare e la riqualifica della SP66 nel tratto di via Quattro Torri.

Riferimento elaborati del PD

- PD_0_000_00000_0_RP_RG_01_A relazione 1/2
- PD_0_000_00000_0_RP_RG_02_A relazione 2/2
- PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2"
- PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2"
- PD_0_000_00000_0_RP_FS_01_A Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale
- PD_0_000_00000_0_RP_FS_02_A Raccolta degli strumenti di pianificazione urbanistica
- PD_0_000_00000_0_RP_CW_01-07_A Sintesi delle previsioni, delle tutele e dei vincoli sovraordinati
- PD_0_000_00000_0_RP_CY_08_A Inserimento paesaggistico dell'infrastruttura all'interno del sistema de "la partecipazione agraria di Cento"
- PD_0_000_00000_0_RP_DF_01-07_A Documentazione fotografica degli ambiti di vincolo
- PD_0_000_00000_0_RP_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera
- PD_0_000_00000_0_RP_CY_11_A Analisi dei cromatismi prevalenti del paesaggio - provincia di Ferrara
- PD_0_000_00000_0_RP_P5_01-14_A planimetria di progetto e sezioni caratteristiche con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale
- PD_0_000_00000_0_RP_FO_01-07_A Fotomosaico e simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e

	<p>compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_RP_RR_01_A simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p><i>ALLEGATO B DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO</i></p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A Relazione</p> <p>ALLEGATO B2 SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO L'ATTRAVERSAMENTO DEL PANARO ED IL SISTEMA DEI TERRENI DELLE PARTECIPANZE, NEL COMUNE DI CENTO</p> <p>ALLEGATO B3 - SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO I COMUNI DI S.AGOSTINO, POGGIO RENATICO E MIRABELLO</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.2	Ambiente	--	Provincia di Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	D05			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per quanto riguarda un eventuale percorso alternativo del tracciato autostradale verso nord dell'abitato di San Carlo, la Provincia evidenzia che non esistono motivi ostativi a tale eventuale soluzione e quindi esprime parere favorevole. Ritiene necessario, in tal caso, riaprire un confronto in merito alla viabilità di adduzione all'Autostrada e al mantenimento in uso del tratto di S.P. Cispadana che potrebbe residuare per effetto dell'eventuale modifica del tracciato, nel tratto tra San Carlo e Sant'Agostino, chiedendo, altresì, di prevedere interventi comprensivi del potenziamento ed adeguamento del raccordo tra l'uscita della S.P. Cispadana a Sant'Agostino e la S.P. 66 (tratto di via Quattro Torri).</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente al riguardo evidenzia che verrà effettuata nell'ambito dello studio di impatto ambientale (SIA), da redigersi insieme al progetto definitivo, la valutazione di alternative planoaltimetriche fra cui una variante al tracciato posta a nord dell'abitato di San Carlo in posizione ottimale rispetto agli impatti sui centri abitati esistenti, riconsiderando pertanto anche la soluzione progettuale già proposta dal promotore dell'autostrada nella fase precedente allo svolgimento della gara per l'individuazione del concessionario, sottolineando anche l'esigenza di prevedere il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in progetto.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Deve essere considerata insieme all'ipotesi di percorso autostradale a nord dell'abitato di San Carlo (VARIANTI CDSP-FE-02-02 e FE-02-03, tratto ROSSO e tratto VERDE) e prevede: eliminazione FE02 con mantenimento tratto in esercizio della Cispadana esistente (variante CDSP-FE-02-03 già valorizzata nelle osservazione del comune di Sant'Agostino) e riqualifica della SP66 tratto di via Quattro Torri (valorizzata in questa osservazione)</p> <p>Risposta: Lo studio delle varianti al tracciato da P.P., hanno portato alla decisione di spostare il tracciato autostradale in posizione equidistante tra i centri abitati di S. Carlo e di Mirabello.</p> <p>Il progetto definitivo della Bondeno Cento (ex 1FE- tratto C) WbS D05, è stato sviluppato sulla base del progetto preliminare) aggiornato a seguito dei pareri di CDS, con le seguenti precisazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La progettazione definitiva ha recepito ed ottimizzato le successive osservazioni trasmesse della provincia di Ferrara e comune di Bondeno (Pareri Post Cds), accolte da RER e trasmesse in data 14.11.2012 prot.E00605 • La progettazione definitiva, nel tratto di tracciato afferente alla WBS D05 (ex tratto C 1 FE) a Sant'Agostino, ha tenuto conto dei vincoli territoriali imposti dalla presenza della discarica di Sant'Agostino, sviluppando un tracciato Sud della discarica stessa • In corrispondenza di via 4 Torri, è prevista una rotatoria che collega la D05 con viabilità esistente via 4 torri garantendo il passaggio sotto l'autostrada attraverso il sottopasso di via 4 Torri. In corrispondenza del Ponte Angelino, la viabilità poderale di ricucitura che in preliminare era prevista a Nord della CSPD e si innestava nella rotatoria di via 4 torri, è ricucita direttamente sulla Bondeno Cento – tratto C <p>In corrispondenza dell'ambito autostradale "D", avente inizio poco oltre la Stazione di Cento e termine</p>				

nell'immediato tratto successivo alla Stazione di Poggio Renatico e ricadente, nella configurazione del progetto preliminare, quasi interamente nel Comune di Sant'Agostino, sono state valutate tre ulteriori alternative plano-altimetriche di tracciato. Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare soluzioni geometriche poste più a nord rispetto al corridoio territoriale del progetto preliminare, al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire, a parità di efficienza funzionale e risposta trasportistica, una migliore compatibilità ambientale e paesaggistica della nuova infrastruttura, ovvero garantire l'attuazione della migliore azione mitigativa dell'impatto indotto dall'esercizio autostradale rispetto agli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo (frazione dello stesso Capoluogo).

Il tratto "D" si caratterizza, pertanto, con quattro differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:

1. configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare – **alternativa Da**;
2. prima configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Db**;
3. configurazione plano-altimetrica non interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dc**;
4. seconda configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dd**.

Una volta sviluppate progettualmente e con un grado di approfondimento tecnico ed ambientale omogeneo le differenti soluzioni progettuali è stato possibile attivare, per ciascuna delle quattro differenti configurazioni alternative di tracciato, la fase di analisi e di valutazione comparativa dei potenziali impatti indotti sulle componenti ambientali interferite dalle azioni di progetto. Ogni criterio e/o elemento di criticità individuato è stato qualificato, per definirne l'impatto, in quattro coppie di giudizi qualitativi, ricondotti ad un valore numerico al fine di formulare un giudizio quantitativo, secondo quanto previsto dal Metodo Bresso e conformemente alle indicazioni prescrittive formulate con nota Prot. N. 2011 0016939, in data 13.07.2011, dalla Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in sede di parere di cui art. 21 del d.lgs 152/2006 (Scoping).

La soluzione individuata dal processo valutativo e che è stata approfondita nel livello definitivo della progettazione risulta essere l'alternativa "Dc", la cui giacitura territoriale risulta equidistante (così come peraltro richiesto dall'Amministrazione Comunale di Sant'Agostino in sede di CdSP), tra i centri abitati di S. Carlo (frazione del Comune di Sant'Agostino) e Mirabello (Capoluogo dell'omonimo Comune). E' possibile riscontrare l'equidistanza del tracciato autostradale così come definito in sede di PD, consultando la perimetrazione dei suddetti centri abitati e relative espansioni come riportata cartograficamente dagli strumenti urbanistici locali vigenti.

La compatibilità dell'opera con il PSC associato dell'alto ferrarese è stata altresì oggetto di specifica verifica nell'apposita sezione di analisi del Quadro di Riferimento Programmatico, e più precisamente nella sezione del documento afferente all'analisi di coerenza dell'opera rispetto agli indirizzi programmatici del PSC adottato dei seguenti comuni: Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino.

Infine si sottolinea che la configurazione progettuale elaborata in sede di progetto definitivo, ha previsto il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino, in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in sede di progetto preliminare.

Riferimento elaborati del PD

Elaborati generali Bondeno Cento D04 D08

1_PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01-04

1_PD_0_D00_D0000_0_00_FO_01-09

Elaborati WBS D05

1_PD_0_D05_DCS00_C_SD_PP_01-07

1_PD_0_D05_DCS00_C_SD_F2_01-07

PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"

	<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2”</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2”</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.3	-	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia pone l'attenzione sui manufatti previsti in corrispondenza delle interferenze con le strade provinciali e comunali e chiede che questi nuovi manufatti e quelli che dovessero essere realizzati su altre SS.PP. per eventuali altre modifiche al tracciato, rimangano di competenza del concessionario che ne dovrà curare la manutenzione ordinaria e straordinaria per l'intero periodo del contratto di concessione.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente ribadisce, in merito alla competenza della manutenzione quanto già evidenziato nelle premesse e cioè che in fase di esercizio le opere realizzate dalla concessionaria ARC S.p.A., saranno cedute in proprietà ed in gestione, con apposite convenzioni da sottoscrivere contestualmente all'approvazione del progetto definitivo.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi "Risposta del Presidente della CdS Preliminare".</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	ARC S.P.A.			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.4	Pavimentazioni	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	C09-C10-C11-D04-D05-D06-D07-D08			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia pone l'attenzione sulle dimensioni del pacchetto della pavimentazione stradale sia dell'autostrada che delle viabilità di adduzione e collegamento.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente al riguardo evidenzia che per il dimensionamento della pavimentazione sono stati considerati i traffici giornalieri medi per ogni direzione di marcia, assunti come percorrenti l'arteria, rinviando alla redazione di un aggiornato studio di traffico, da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), l'eventuale variazione del pacchetto stradale, che si rendesse necessaria in base agli impatti indotti dal traffico.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In fase di progettazione definitiva sono stati condotti dettagliati studi di traffico che hanno consentito un dimensionamento ad hoc delle diverse pavimentazioni. Le diverse strutture proposte in PD per le pavimentazioni stradali, sia dell'autostrada sia delle viabilità di adduzione e collegamento, sono state verificate utilizzando la nuova procedura di analisi basata sull'impiego del metodo M-E PDG di tipo "empirico-razionale", messo a punto dall'NCHRP per l'AASHTO Statunitense. La versione del codice di calcolo adottata è la 1.1 del 31 agosto 2009. Il metodo M-E PDG consente di passare dalla tradizionale valutazione del comportamento nel tempo della pavimentazione per mezzo di correlazioni empiriche ed indici sintetici di stato ad una valutazione del progredire nel tempo delle diverse tipologie di ammaloramento (fessurazione, deformazione permanente dei diversi strati costituenti la pavimentazione, irregolarità longitudinale) determinando poi il danno complessivo per fatica che ci si può attendere nella struttura nel corso dell'intero periodo di analisi (fissato in 30 anni per l'asse e per gli svincoli ed in 20 anni per la restante viabilità). L'accuratezza di questo metodo consente una ottimizzazione delle diverse strutture previste in progetto.</p> <p>Tra le migliorie introdotte in PD si segnala la sostituzione del manto di usura tradizionale previsto nel PP per le rampe di svincolo con una manto di tipo "Splitt Mastix Asphalt" ad alte prestazione in termini strutturali e di aderenza e a una bassa emissione di rumore.</p>				

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - PD_0_A00_ACS00_0_SD_RC_01_A ASSE AUTOSTRADALE (COMPRESIVO DEGLI INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE) - Autostrada - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI - PD_0_C00_CCS00_0_SD_RC_01_A ASSE AUTOSTRADALE (COMPRESIVO DEGLI INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE) - Viab.' di collegamento ed interferita - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI - PD_0_D01_DCS01_0_SD_RC_01_A VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE - D01 (EX 1PR) Riqualficazione della SP N° 72 "Parma-Mezzani" - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI - PD_0_D02_DCS02_0_SD_RC_01_A VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE - D02 (EX 1RE) Variante alla SP N° 41 in corrispondenza del tracciato cispadano - Tratto tra SP N° 60 e Brescello - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI - PD_0_D03_DCS03_0_SD_RC_01_A 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" - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI - PD_0_D00_DCS00_0_SD_RC_01_A VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE - D04-08 (ex 1FE) Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Prof. Ing. Lorenzo Domenichini</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.5	Progettazione Stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	D04 – D08			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia, relativamente al tracciato della viabilità di adduzione 1FE Raccordo Bondeno – Cento autostrada Cispadana evidenzia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la necessità di potenziare il tratto di S.P. 6 dalla rotatoria esistente all'intersezione con la S.P. 66 fino a Torre Spada, richiedendo la realizzazione di una rotatoria in tale intersezione in luogo di quella prevista più a sud. 2. lo spostamento verso ovest del previsto tratto della 1FE attraverso lo sviluppo di un tratto di nuova viabilità ad ovest della S.P. 6 con tracciato esterno ai laghetti fino all'innesto con l'autostrada in corrispondenza dell'autostazione di Pilastrello; 3. la conferma del tracciato in parte in sede ed in parte in variante alla S.P. 6 nel tratto compreso tra Pilastrello e Finale Emilia; 4. la conferma del tratto di nuova viabilità compreso tra l'autostazione di Pilastrello e l'intersezione con via Orologi ad ovest di Buonacompra con tracciato parallelo a quello autostradale. 5. l'inserimento in variante al tracciato proposto di un nuovo asse stradale che partendo dalla nuova rotatoria di via Orologi prosegue verso nord-est fino ad intercettare la S.P. 13 a sud dell'area produttiva di Casumaro con andamento parallelo all'autostrada e la realizzazione di una nuova rotatoria, in corrispondenza di tale intersezione; 6. la prosecuzione del tracciato della nuova viabilità di adduzione in direzione nord-est seguendo la linea del confine amministrativo tra i comuni di Cento e di Sant'Agostino fino ad intercettare la S.P. 67 di Correggio, e la realizzazione in tale intersezione di una rotatoria; 7. la prosecuzione in direzione sud-nord in territorio comunale di Bondeno fino all'abitato di Santa Bianca in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 9 Bondeno – Casumaro. 8. la conferma del tracciato del tratto di viabilità di adduzione Cento – Bondeno da Santa Bianca all'intersezione con la S.P. 18 ad ovest dell'abitato di Bondeno (Circonvallazione di Bondeno). 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente in merito ritiene condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, i rilievi posti dalla Provincia, compatibilmente con quanto indicato dal Comune di Finale Emilia ugualmente interessato alla realizzazione di tale viabilità di adduzione "Raccordo Bondeno – Cento". Evidenzia altresì che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				

Relazione di ottemperanza:

Le prescrizioni in oggetto fanno riferimento al progetto preliminare pre CdS.

Il progetto preliminare è stato successivamente emendato ed aggiornato con l'introduzione delle Varianti CDSP FE01 approvate da RER.

Il progetto definitivo della Bondeno Cento (ex 1FE) è stato sviluppato sulla base del progetto preliminare (Variante CDSP FE 04 approvata dalla Regione Emilia Romagna in data 19.12.2011) aggiornato a seguito dei pareri di CDS, con le seguenti precisazioni:

1. Il tratto di SP 6 dalla rotatoria esistente all'intersezione con la SP66 fino a Torre Spada è stato rizezionato. Nominato tratto A1 in fase di Variante del PP è stato nominato D07 (ex 1FE tratto A1) in sede di PD;
2. Si conferma la progettazione in fase di Variante del PP dello spostamento verso ovest del tratto di 1FE attraverso lo sviluppo di un tratto di nuova viabilità ad ovest della SP 6 con tracciato esterno ai laghetti fino ad intersezione con via Monsignor di Sotto; tale tratto prende nome in fase di Variante del PP come tratto A2, in sede di PD viene nominato D06 (ex 1FE tratto A2);
3. In fase di Variante al PP si è data conferma del tratto in parte in sede ed in parte in variante alla SP6 tra Pilastrello e Finale Emilia, con la precisazione che in Variante la nominazione è stata suddivisa in Viabilità di Adduzione 1FE tratto B e Viabilità di Collegamento FE01. Tale suddivisione viene riconfermata in PD come segue: D04 (ex 1FE tratto B), C09 (ex FE01);
4. Si conferma il tratto tra l'autostazione di Pilastrello e intersezione con via degli Orologi precisando che in Variante al PP fa parte del tratto C della 1FE rinominata in fase di PD, D05 (ex 1FE tratto C);
5. Si conferma il tratto tra intersezione con via degli Orologi e intersezione con SP13, precisando che in Variante al PP fa parte del tratto C della 1FE rinominata in fase di PD, D05 (ex 1FE tratto C);
6. In fase di Variante al PP è stata confermata la prosecuzione del tracciato della nuova viabilità di adduzione in direzione nord-est seguendo la linea del confine amministrativo tra i comuni di Cento e di Sant'Agostino fino ad intercettare la S.P. 67 di Correggio, e la realizzazione in tale intersezione di una rotatoria. In fase di PD, nel tratto di tracciato afferente alla WBS D05 (ex 1FE tratto C) ha tenuto conto dei vincoli territoriali imposti dalla presenza della discarica di Sant'Agostino, sviluppando un tracciato a Sud della discarica di Sant'Agostino;
7. In fase di Variante al PP si conferma la prosecuzione in direzione sud-nord in territorio comunale di Bondeno fino all'abitato di Santa Bianca in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 9 Bondeno – Casumaro PP. In fase di PD sono state recepite ed ottimizzate le successive osservazioni trasmesse della provincia di Ferrara e comune di Bondeno (Pareri Post Cds), accolte da RER e trasmesse in data 14.11.2012 prot.E00605;
8. Si conferma il tracciato del tratto di viabilità di adduzione Cento – Bondeno da Santa Bianca all'intersezione con la S.P. 18 ad ovest dell'abitato di Bondeno (Circonvallazione di Bondeno), facente parte in sede di Variante al PP del tratto D rinominato in fase di PD D08 (ex 1FE tratto D).

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>Elaborati generali Bondeno Cento D04 D08</p> <p>Corografie</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_CO_02_A COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV 1</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_CO_03_A COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV 2</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_CO_04_A COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV 3</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_CO_05_A COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO - TAV 4</p> <p>Ortofoto</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_01_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D07 (EX 1FE TRATTO A1)</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_02_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D06 (EX 1FE TRATTO A2)</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_03_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D04 (EX 1FE TRATTO B)</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_04_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D05 (EX 1FE TRATTO C) - TAV 1</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_05_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D05 (EX 1FE TRATTO C) - TAV 2</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_06_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D05 (EX 1FE TRATTO C) - TAV 3</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_07_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D08 (EX 1FE TRATTO D) - TAV 1</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_08_A PLANIMETRIE SU ORTOFOTO - D08 (EX 1FE TRATTO D) - TAV 2</p> <p>Per gli elaborati di dettaglio fare riferimento alle WBS D04,D05 D06 D07 e D08</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Marco Bonfanti</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.6	Progettazione Stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	-
<u>WBS coinvolte</u>	D04-D08 (ex 1FE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Sempre con riferimento alla viabilità di adduzione 1FE Raccordo Bondeno – Cento, la Provincia pone inoltre l'attenzione sulla larghezza della sezione stradale prevista per tale viabilità di adduzione prevista di tipo C2 e nel tratto in Comune di Bondeno dalla S.P. 69 alla S.P. 18. prevista di tipo F2 chiedendone invece la realizzazione con caratteristiche di tipo C1, chiedendo di prevedere roatorie con dimensioni diverse da quelle previste nel progetto oggetto della Conferenza.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, in merito all'eventuale necessità di implementare tale sezione stradale per mitigare gli impatti indotti dal traffico studio di traffico di una diversa sezione stradale rimanda allo aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p> <p>Per le considerazioni in merito all'eventuale necessità di una diversa previsione di dimensione della roatoria il Presidente evidenzia che deve farsi riferimento alle normative vigenti in materia e rimanda allo aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In base ai dati di traffico sono state confermate le sezioni C2 ed F2 del PP che risultano adeguate a sopportare il traffico previsto con proiezione 2030. Si fa notare che il cambiamento di sezione da C2 a C1 non comporta, a livello normativo un aumento di capacità e/o di livello di servizio.</p> <p>Per quanto riguarda le strade a sezione F2 previste in PP, in virtù, della percentuale di veicoli pesanti previsti, in base al punto 3.4.2 del DM 05/11/2001 è stata aumentata la larghezza della corsie da 3,25 a 3,50 m facendola diventare a tutti gli effetti una sezione di tipo F1.</p> <p>Per quanto riguarda le dimensioni delle roatorie, sono state dimensionate lungo tutto il tratto con diametri esterni di 40m a 47m, in accordo con la normativa cogente che disciplina il dimensionamento delle intersezioni. DM 19.04.2006. Le roatorie sono state verificate sulla base dei dati di traffico allegati al presente progetto definitivo:</p> <p>Il calcolo della capacità della roatoria garantisce un livello di servizio minimo pari al C (compatibile con le strade di progetto).</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Sezioni tipo</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_01_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_01_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_03_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_04_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_05_A</p> <p>Studio del traffico</p> <p>PD 0 000 00000 0 GE RH 01 A</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Marco Bonfanti		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.7	-	Provincia di Ferrara	Ferrara	-
<u>WBS coinvolte</u>	D05			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia conferma la strada di collegamento tra via degli Orologi e la stazione di Cento (FE01), prevista nel progetto dell'opera.</p> <p>La Provincia chiede inoltre la non realizzazione della variante alla S.P. 35 "San Carlo – Poggio Renatico" all'abitato di San Carlo (FE02) ritenendola non indispensabile ed anche causa di incremento dell'impatto ambientale provocato dal sistema viario nell'area compresa tra San Carlo e Sant'Agostino, chiedendo in sostituzione il potenziamento del tratto di S.P. 34 compreso tra l'intersezione con la S.P. 66 fino all'intersezione tra la S.P. 13 e la nuova viabilità di adduzione verso Bondeno.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa al riguardo che tale richiesta non può essere accolta alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, evidenziando altresì che la stessa richiesta non appare compatibile con l'esigenza manifestata dal territorio (Provincia e Comune di Sant'Agostino), di studiare nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale una diversa configurazione alternativa che prevede il mantenimento in esercizio dell'Asse viario Cispadano esistente.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La viabilità di collegamento prevista in Progetto Preliminare con il codice FE01 risulta presente anche nel Progetto Definitivo, cambiando la codifica in D05.</p> <p>Conformemente a quanto risposto dal Presidente della Conferenza, il potenziamento del tratto di S.P. 34 compreso tra l'intersezione con la S.P. 66 fino all'intersezione tra la S.P. 13 non è stato inserito nel Progetto Definitivo.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Emilio Salsi			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.8	Progettazione Stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	D06			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia chiede inoltre il collegamento tra la S.P. 66 ad ovest di Dosso e la S.P. 6 in corrispondenza della zona dei Laghetti, ritenendo che tali collegamenti verso il casello di Cento permetterebbero di drenare il traffico pesante in entrata e in uscita.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, con riferimento a tale richiesta- ribadendo che nella presente conferenza di servizi verranno esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito degli specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto definitivo è stato sviluppato sulla base della Variante al Progetto Preliminare denominata CSPD – FE04 Variante alla Bondeno Cento approvata dalla RER in data 19.12.2011, che prevede la realizzazione del tratto A2 di collegamento tra la SP6, SP 66 e il casello di Cento. Tale tratto in Fase di PD è stato nominato D06 (ex 1FE tratto A2).</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Elaborati generali:</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01_A-04 A</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_01_A-09</p> <p>WBS D06</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_RT_01_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_RP_01_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_P2_01_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_P2_02_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_P2_03_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_01_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_02_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_03_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_04_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_05_A</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_06_A</p>		

	PD_0_D06_DCS00_A_SD_PT_01_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_PT_02_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_PT_03_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_F2_01_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_F2_02_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_F2_03_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_F1_01_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_F1_02_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_F1_03_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_F1_03_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_SZ_01_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_SZ_02_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_SZ_03_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_SZ_04_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_DV_01_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_DV_02_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_DV_03_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_FC_01_A PD_0_D06_DCS00_A_SD_FC_02_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.9	Progettazione Stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	C11-V46-S06			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia conferma la necessità di prevedere il completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico mediante la realizzazione di n. 3 nuove rotatorie sulla S.P. 8, in corrispondenza dell'intersezione con la "Via Segadizzo", con la S.P. 50 e con la Via Moretto (FE03), già prevista nel progetto all'esame della Conferenza.</p> <p>Con riferimento al raccordo con la Tangenziale ovest di Ferrara (FE04), la Provincia chiede di modificare il nodo di Ferrara in corrispondenza dell'innesto con il raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi, prevedendo lo svincolo e la bretella di raccordo, a sud del tracciato, anziché a nord, e prevedendo l'intersezione con la S.P. 8 ad ovest dell'Uccellino con una rotatoria. Conferma la necessità di prolungare la tangenziale ovest di Ferrara, sino ad intersecare la S.P. 8 in corrispondenza della rotatoria di cui sopra. Chiede, infine, di spostare più a sud il collegamento tra la tangenziale ovest e la S.S. Porrettana in corrispondenza di via dei Trasvolatori Atlantici.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra riportati rilievi, ritenendoli condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Lo spostamento a sud dell' autostrada del casello di Ferrara Sud è già stato accolto all' interno del Progetto Preliminare approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2011. (variante CDSP-FE03, Variante tangenziale di Ferrara-Autostazione di Ferrara Sud).</p> <p>Il Progetto Definitivo ha approfondito la soluzione con l'autostazione rivolta a Sud dell' asse autostradale, con l' obiettivo di ridurre gli impatti sui fabbricati di recente costruzione in località "Uccellino". Al fine di ridurre gli ingombri dello svincolo si è variato lo schema, passando da una configurazione a racchetta ad una a trombetta. La rotatoria di accesso all' autostazione è stata spostata più a Nord rispetto a quanto previsto nel Progetto Preliminare approvato il 19 Dicembre 2011, il tratto di viabilità di collegamento C11 (tangenziale Ovest di Ferrara) ad esso afferente è stato di conseguenza spostato a Nord.</p> <p>In merito alla bretella di collegamento tra la tangenziale ovest e la S.S. Porrettana, nel Progetto Definitivo si conferma la traslazione verso sud del tratto denominato con WBS V46 in corrispondenza di via dei Trasvolatori Atlantici.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_S06_SRA00_0_SD_PP_01_A PD_0_S06_SRA00_0_SD_P5_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio De Fazio, Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.10	Progettazione Stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	D04-D08 (ex 1FE) / C09 (x FE01), C10 (ex FE03), C11(ex FE04)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per gli interventi sopra indicati la Provincia chiede di prevedere rotatorie con dimensioni diverse da quelle previste nel progetto oggetto della Conferenza.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Per le considerazioni in merito all'eventuale necessità di una diversa previsione di dimensione della rotatoria il Presidente evidenzia che deve farsi riferimento alle normative vigenti in materia e rimanda allo aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Per quanto riguarda le dimensioni delle rotatorie, le stesse sono state dimensionate lungo tutto il tratto con diametri esterni di 40m, 47m, 50m e 60m, in accordo con quanto previsto nel Progetto Preliminare ed alle richieste degli Enti in sede di CdS, comunque nel rispetto della normativa cogente che disciplina il dimensionamento delle intersezioni. DM 19.04.2006.</p> <p>Le rotatorie sono state verificate sulla base dei dati di traffico effettuati nell'ambito dell'indagine conoscitiva della presente fase progettuale.</p> <p>Il calcolo della capacità della rotatoria garantisce un livello di servizio minimo pari al C (compatibile con le strade di progetto) , salvo che per un ramo della rotatoria posta all'intersezione tra il prolungamento della Tangenziale Ovest di Ferrara (C11) e la S.P.8 di Poggio Renatico. In questo caso il livello di servizio è il "D", il superamento del livello C risulta inferiore ad 1 secondo, pertanto anche tale ramo è da considerarsi accettabile.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Sezioni tipo</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_01_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_01_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_03_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_04_A</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_SD_ST_05_A</p> <p>PD_0_C07_CCS07_0_SD_ST_01_A</p> <p>PD_0_C10_CCS10_0_SD_ST_01_A</p> <p>PD_0_C11_CCS11_0_SD_ST_01_A</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Marco Bonfanti, Ing. Antonio De Fazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.11	-	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>				
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia chiede che, per completare il quadro complessivo degli interventi sulle infrastrutture del territorio coinvolto, la RER inserisca nei prossimi propri programmi di investimento i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Collegamento tra la S.P. 69 Virgiliana e la S.P. 66 per Cento in proseguimento della già realizzata bretella tra la Virgiliana e la via Finotti in località Porotto in Comune di Ferrara. • variante alla S.P. 66 1° stralcio (casello di Poggio Renatico – S.P. 50); • variante alla S.P. 66 2° stralcio (variante S.P. 50; • variante alla S.P. 66 3° stralcio (S.P. 50 - strada comunale via Fondo Reno); • variante alla S.P. 66 4° stralcio (strada comunale via Fondo Reno - S.P. 66); • riqualificazione della S.P. 35 (Poggio Renatico - San Carlo); 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, con riferimento a tale richiesta ribadisce che nella presente Conferenza di servizi sono oggetto d'esame le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche. Dà quindi atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito degli specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi "Risposta del Presidente della CdS Preliminare".</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.12	Poli estrattivi	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per quanto riguarda le attività di cava, chiede di valutare la possibilità di individuare quali siti idonei quelli già proposti nel progetto preliminare predisposto dal Consorzio di Bonifica della Provincia di Ferrara nell'ambito dello studio degli interventi per ridurre il rischio idraulico del territorio del Comune di Cento.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia, con riferimento alla richiesta di valutare la possibilità di individuare quali siti idonei quelli già proposti nel progetto preliminare predisposto dal Consorzio di Bonifica della Provincia di Ferrara, che la stessa, presupponendo un maggiore grado di approfondimento che non inerisce il livello preliminare del progetto all'esame dell'attuale Conferenza, sarà approfondita, compatibilmente a quanto previsto dalla convenzione in essere con il Concessionario, nelle successive fasi progettuali.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.</p> <p>Infatti, si specifica che si è operato un puntuale censimento dei Piani Infraregionali delle Attività Estrattive delle province coinvolte e di quelle limitrofe (Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna) al fine di valutare la coerenza delle cave estrattive pianificate con i fabbisogni di materiali inerti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura.</p> <p>Tale verifica non ha portato, di conseguenza, alla necessità in termini di fabbisogno di identificare nuovi poli estrattivi. Per una puntuale verifica dei quantitativi e dei poli identificati si faccia riferimento alla sezione "poli estrattivi e centri di produzione".</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_01_A Poli estrattivi e centri di produzione - Relazione illustrativa PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A."		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Carla Ferrari Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.13	--	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia rileva come parte del tracciato dell'attuale S.P. Cispadana sia di sua proprietà (tratto compreso tra la rotonda S.P. 35 e lo svincolo di via dell'Uccellino e area in prossimità dell'intersezione con la A13) mentre la rimanente parte (tratto da S. Agostino alla rotonda sulla S.P. 35) fa parte del demanio dello Stato, ed al riguardo fa presente la necessità di individuare una soluzione per il passaggio di proprietà di tali beni che investe gli aspetti amministrativi, patrimoniali e finanziari.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto di tale constatazione e rinvia al prosieguo della procedura l'individuazione di una soluzione anche mediante la stipula di apposita convenzione con gli enti coinvolti.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nella stessa Convenzione per la progettazione realizzazione di Autostrada Regionale Cispadana viene stabilito, all'articolo 9.1, che "i tratti di Cispadana realizzati o realizzandi, di proprietà della Provincia di Ferrara, coincidenti con i tratti di Autostrada in base al progetto approvato, saranno consegnati al Concessionario, secondo le modalità che saranno disciplinate da apposita convenzione da stipularsi tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Ferrara e Concessionario comunque entro la data prevista per il cronoprogramma per l'avvio dei lavori in tali aree".</p> <p>In tal senso la norma di legge che disciplina il caso concreto, art. 4 comma 1 del DPR 327/2001, precisa che i beni appartenenti al Demanio Pubblico non possono essere espropriati fino a quando non ne viene pronunciata la sdemanializzazione. La sdemanializzazione comporta l'assunzione di necessarie delibere e pubblicazioni da parte dell'ente territoriale, in questo caso la Provincia di Ferrara, al comma secondo del predetto articolo, il legislatore precisa ulteriormente che i beni pubblici possono essere espropriati per perseguire un interesse pubblico di rilievo superiore a quello di cui alla precedente destinazione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	ARC S.P.A.			

D Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.14	Stabilizzazione piano di posa rilevati/trincee	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	Asse autostradale – Viabilità di adduzione D04÷D08 (ex 1FE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia per gli aspetti geologici rileva la necessità di alcuni approfondimenti/integrazioni chiedendo che siano prodotti in fase di progettazione definitiva.</p> <p>Chiede, inoltre, che siano eseguiti studi ed analisi specifiche dei mix-design inerenti la stabilizzazione/bonifica con leganti dei piani posa e dei rilevati stradali, introducendo anche l'impiego di leganti idraulici.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra riportati rilievi, ritenendoli condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Richiesta: Approfondimenti aspetti geologici e inerti stabilizzazione / bonifica</p> <p>Come richiesto tutte le verifiche geotecniche sono state condotte secondo la normativa vigente, ed in particolare secondo il DM 14 gennaio 2008.</p> <p>La determinazione della velocità delle onde di taglio Vs è stata effettuata mediante prove dirette, ovvero prove SCPT (down-hole con cono sismico) e CH (Cross-hole).</p> <p>Sono stati stimati i cedimenti post-sismici dei terreni coesivi, come indicato nell'elaborato progettuale PD_0_A00_A0000_0_GT_RB_03 "Relazione di verifiche geotecniche".</p> <p>Al fine di valutare la possibilità di realizzare i piani di posa mediante terreno stabilizzato sono stati effettuati pozzetti esplorativi da cui sono stati prelevati campioni rimaneggiati.</p> <p>Tali campioni sono stati sottoposti a prove di laboratorio, sia sul terreno naturale sia sui campioni di terreno miscelati con calce; in particolare:</p> <p><u>Prove su terreno naturale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • apertura del campione con descrizione; • classificazione secondo UNI EN ISO 14688; • analisi granulometrica secondo ASTM D422 per setacciatura e per sedimentazione; • determinazione del contenuto naturale d'acqua; • determinazione dei limiti di Atterberg; • determinazione del contenuto di sostanza organica; • determinazione del contenuto di solfati e nitrati; • determinazione del consumo iniziale di calce (CIC). 				

Prove su terreno naturale miscelato con calce (secondo tre valori di percentuale di calce)

- determinazione dei limiti di Atterberg;
- prova di costipamento Proctor "AASHTO Modificata";
- definizione dell'indice di portanza immediato (IPI);
- prova CBR post-saturazione.

I risultati delle prove hanno consentito:

- di verificare la sostanziale idoneità del terreno in sito ad essere stabilizzato a calce;
- di valutare i livelli prestazionali delle miscele che risultano consoni all'utilizzo previsto.

Riferimento elaborati del PD

Tali trattazioni sono riportate nei seguenti elaborati di progetto definitivo:

- Asse autostradale: PD_0_A00_A0000_0_GT_RB_03 "Relazione di verifiche geotecniche";
- Viabilità di adduzione D07: PD_0_D07_D0000_0_GT_RB_01 "Relazione geotecnica D07 (ex 1FE tratto A1)";
- Viabilità di adduzione D06: PD_0_D06_D0000_0_GT_RB_01 "Relazione geotecnica D06 (ex 1FE tratto A2)";
- Viabilità di adduzione D04: PD_0_D04_D0000_0_GT_RB_01 "Relazione geotecnica D04 (ex 1FE tratto B)";
- Viabilità di adduzione D05: PD_0_D05_D0000_0_GT_RB_01 "Relazione geotecnica D05 (ex 1FE tratto C)";
- Viabilità di adduzione D08: PD_0_D08_D0000_0_GT_RB_01 "Relazione geotecnica D08 (ex 1FE tratto D)".

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Gian Franco Marchi, Ing. Marco Bonfanti

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.15	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Settore Pianificazione Territoriale:</p> <p>La Provincia di Ferrara, Settore Pianificazione territoriale, precisa che occorre che il quadro di riferimento programmatico venga aggiornato tenendo conto del PTCP vigente, così come le conseguenti valutazioni paesaggistico-ambientali del progetto della infrastruttura.</p> <p>Effettua considerazioni anche in merito all'attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento, chiedendo un riesame della soluzione e una valutazione comparata dei rischi/benefici tra paesaggio e idrogeologia delle possibili soluzioni alternative nell'ambito territoriale interessato, ferme restando le altre valutazioni d'obbligo su aria e rumore.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Relativamente a ciò il Presidente evidenzia quanto sopra indicato relativamente al contributo fornito dal Settore Tecnico, ribadendo che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Quadro di riferimento programmatico, di cui allo specifico documento: PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione", riporta l'analisi di coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 80 del 28/07/2010; nello specifico sono state analizzate le tavole del Sistema Ambientale (gruppo 5), Rete Ecologica Provinciale (gruppo 5.1) e del Sistema Forestale e Boschivo (gruppo 4).</p> <p>Per l'attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento sono state studiate ed approfondite in termini progettuali ed ambientali tre differenti soluzioni alternative di tracciato; le valutazioni contenute nell'elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione 1/2" hanno permesso di individuare la soluzione migliore in termini di contenimento generale degli impatti. Si sottolinea che la soluzione identificata riduce significativamente l'attraversamento dell'area vincolata.</p> <p>La verifica della compatibilità paesaggistica dell'infrastruttura, nel tratto autostradale di attraversamento della provincia di Ferrara, è stata sviluppata nella specifica Relazione Paesaggistica (PD_0_000_00000_0_RP_RG_01_A-02_A). Tale documentazione, redatta in conformità delle disposizioni di cui al DPCM 12.12.2005, consente di operare la puntuale verifica della compatibilità del tracciato rispetto ai seguenti canali vincolati: Canale di Cento, Canale Angelino, Scolo Riolo, Scolo Scorsuro, Scolo Principale Riolo (Scolo Aldrovandi), Scolo Coronella e scolo Segadizzo. L'analisi paesaggistica, sviluppata nell'ambito della sezione 3.1 della citata Relazione, permette altresì di verificare la compatibilità paesistica del progetto rispetto alle norme del PTCP.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione 1/2"</p>		

	PD_0_000_00000_0_RP_RG_01_A-02_A	“Relazione Paesaggistica
<u>Documentazione allegata</u>	--	
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli	

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.16	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia evidenzia che il Quadro di riferimento programmatico va aggiornato con la indicazione di contenuti e prescrizioni del nuovo PIAE 2009-2028, adottato ed in salvaguardia nonché prossimo alla definitiva approvazione prevista entro la fine del prossimo mese di maggio.</p> <p>Le previsioni dei siti estrattivi da cui recuperare i materiali necessari all'opera dovranno rispettare le indicazioni del PIAE o proporre ad esso varianti solo se non altrimenti raggiungibile la soluzione necessaria per l'opera.</p> <p>Infine ricorda che le valutazioni sulle modalità di gestione e di abbandono finale delle eventuali nuove cave da aprire in connessione al progetto, dovranno essere effettuate dalla Commissione Cave provinciale nell'ambito del sub-procedimento di autorizzazione della/e cava/e medesima/e.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra riportati rilievi, ritenendoli condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La presente osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.</p> <p>Si specifica che tutti gli elaborati sono stati aggiornati rispetto al 3° Piano Infraregionale Attività Estrattive per la Provincia di Ferrara (2009-2028) approvato dal Consiglio Provinciale con Delibera n°53 del 25/05/2011 ed è in vigore dal 22/06/2011.</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.17	Progettazione stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	-			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia di Ferrara ha analizzato il progetto relazionandolo con il proprio "Programma per la realizzazione della rete provinciale dei percorsi ciclabili" ritenendo necessario che nel progetto definitivo venga prevista la progettazione e realizzazione di uno dei 2 percorsi del territorio ferrarese (circa 11 km) di seguito indicati:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il lotto dell'itinerario FE40-Sinistra Reno da Cento a Sant'Agostino; 2. il completamento dell'itinerario FE103 sull'ex ferrovia dismessa Ferrara-Cento-S.Giovanni in Persiceto, con la realizzazione dei tratti mancanti. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente al riguardo richiamando quanto indicato in premessa in ordine all'oggetto della Conferenza ed ai vincoli derivanti dall'applicazione della disciplina in materia di opere pubbliche evidenzia che non può essere accolta la richiesta di previsione di nuove piste ciclabili.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi "Risposta del Presidente della CdS Preliminare"</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.18	Idraulica	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia evidenzia infine l'opportunità di prevedere, tra le opere di compensazione, la realizzazione di opere (casce di laminazione, canali ecc) di salvaguardia e miglioramento dell'assetto idraulico, particolarmente critico nell'area centese, sulla base dei progetti elaborati o in corso di elaborazione da parte del Consorzio Generale di Bonifica e previsti in specifici accordi tra tutti gli enti interessati.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente considera tale richiesta non accoglibile in ragione delle indicazioni evidenziate in premessa al verbale della Conferenza di Servizi.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La richiesta è stata giudicata Non accoglibile in CDS.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.19	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia richiede altresì che il quadro di riferimento programmatico venga aggiornato tenendo conto de PSC dei Comuni interessati. In particolare: nel Comune di Ferrara vige il PSC approvato nel 2009, mentre negli altri Comuni il PSC è stato adottato e risulta attualmente in regime di salvaguardia.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto delle sopra riportata richiesta, ritenendola accoglibile ed evidenzia che quanto proposto sarà, quindi, opportunamente approfondito nella successiva fase progettuale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>I comuni della Provincia di Ferrara, interessati dall'intervento infrastrutturale complessivo, comprendente il tracciato autostradale, la viabilità di collegamento e la viabilità di adduzione, sono: Bondeno, Cento, Ferrara, Poggio Renatico, Mirabello e Sant'Agostino.</p> <p>Nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale dell'autostrada e del relativo allegato afferente all'opera di adduzione ricadente nella Provincia di Ferrara (D04-08 (ex 1FE) raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana), si è proceduto ad analizzare il PSC in forma associata dei seguenti comuni: Bondeno, Cento, Poggio Renatico, Mirabello e Sant'Agostino, adottato nell'estate 2010, al fine di verificare la coerenza esterna delle azioni di progetto rispetto agli obiettivi programmatici ed alle relative disposizioni normative.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione".		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.20	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>			--	
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Contributo Settore Ambiente:</p> <p>La Provincia chiede che il quadro di riferimento programmatico comprenda una valutazione della coerenza del progetto con il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (PTRQA) provinciale approvato.</p> <p>Chiede altresì di aggiornare la relazione con i contenuti del terzo PIAE della Provincia di Ferrara.</p> <p>La Provincia chiede che in sede di progetto definitivo siano elaborati gli studi di impatto acustico e dimensionate le necessarie misure di mitigazione dell'impatto generato.</p> <p>Chiede, inoltre, una specificazione relativa alle modalità e ai costi di gestione del sistema ed in particolare un approfondimento relativo alla gestione delle acque di piattaforma in occasione dell'interruzione dell'approvvigionamento di energia elettrica.</p> <p>La Provincia per la gestione delle acque di piattaforma e delle autostazioni indica la normativa di riferimento fornendo inoltre delle puntuali indicazioni al riguardo, come si desume dall'allegato contributo agli atti della Conferenza di Servizi.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Contributo settore ambiente</p> <p>1. Il Quadro di riferimento programmatico PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" è stato aggiornato con i nuovi piani approvati e il PTQRA, approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 29-03-07, viene analizzato al par.A.4.5.9.</p> <p>2. Il Quadro di riferimento programmatico è stato aggiornato (vedi par.A.4.5.8) con il 3° Piano Infraregionale Attività Estrattive per la Provincia di Ferrara (2009-2028) approvato dal Consiglio Provinciale con Delibera n°53 del 25/05/2011 ed in vigore dal 22/06/2011.</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").</p>				

3. L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.
4. L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.
5. Nella redazione del Progetto Definitivo sono stati elaborati 5 specifici Studi Acustici, uno per il tracciato autostradale e 4 una per ciascuna delle viabilità di adduzione. Si faccia riferimento agli elaborati delle seguenti sezioni:
- 1 11 1 STUDIO ACUSTICO** per il tracciato autostradale;
- 2 10 1 STUDIO ACUSTICO** per la viabilità di adduzione al sistema autostradale - D01 (ex 1PR) riqualificazione della SP n° 72 "Parma-Mezzani";
- 3 10 1 STUDIO ACUSTICO** per la viabilità di adduzione al sistema autostradale - D02 (ex 1RE) variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - Tratto tra SP n° 60 e Brescello;
- 4 10 1 STUDIO ACUSTICO** per la viabilità di adduzione al sistema autostradale - D03 (ex 2RE) Cispadana tra la SP n° 2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex SS n° 62 "della Cisa";
- 5 10 1 STUDIO ACUSTICO** per la viabilità di adduzione al sistema autostradale - D04-08 (ex 1FE) raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana.
6. Il sistema di gestione delle acque elaborato nel Progetto Definitivo prevede la realizzazione di reti interconnesse di raccolta ed evacuazione delle acque di piattaforma, di presidi di sicurezza per il controllo degli sversamenti accidentali, di impianti tecnologici per il trattamento delle acque di prima e seconda pioggia e di fossi di laminazione diffusa e bacini di laminazione (solo per le autostazioni) per il controllo delle portate rilasciate che svolgono anche la funzione di zone di riequilibrio ecologico.
- L'utilizzo dell'energia elettrica è prevista solo nel caso di utilizzo di pompe da installare nei sottovia ubicati in zone di criticità idraulica per evacuare le acque in caso di allagamenti della piattaforma stradale.
7. L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo; si precisa che tali tematiche sono state approfondite al par. 2.6 dell'elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale"**.
8. La tematica del trattamento e lo smaltimento delle acque di dilavamento delle autostazioni è riportata al par.2.6.3 dell'elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale"**.
9. L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.
10. Non si ritiene percorribile l'ipotesi di prevedere un'unica area di servizio fruibile da ambedue i sensi di marcia, mediante l'utilizzo di sovrappassi o sottopassi di collegamento.

Contributo idraulica di piattaforma

La gestione dello scarico delle acque drenata dalla piattaforma stradale verso il recettore avviene nel seguente modo:

1. il deflusso delle acque drenata dalla piattaforma stradale verso gli impianti di depurazione, avviene sempre a gravità per tutti gli impianti
2. tutti gli impianti di depurazione funzionano a gravità senza aver bisogno di energia elettrica,
3. il sollevamento delle acque drenata dall'impianto di depurazione verso il corpo recettore, tramite energia elettrica, avviene solo e soltanto nei seguenti casi:
 - sottovia
 - trincee
 - svincolo di San felice sul Panaro

Tutte le stazioni di sollevamento sono dotate dei seguenti accorgimenti:

- a) generatore a gasolio
- b) vasca di accumulo dimensionata per contenere il VOLUME DI ACQUE GENERATO DA

UN EVENTO DI PIOGGIA DI DURATA 2 ORE CON FRANCO DI SICUREZZA DI ALMENO 50 cm PER I SEGUENTI TEMPI DI RITORNO

- TR=100 anni per le trincee e interconnessioni in sottovia dell'Autostrada
- TR= 20 anni in tutti gli altri sottovia : strade poderali, comunali, provinciali

1. Per la Stazione di San Felice sul Panaro è previsto un invaso, prima dell'impianto di sollevamento, ma dopo l'impianto di depurazione, capace di contenere un volume di acqua generato da un evento di pioggia critico per TR= 100 anni con franco di sicurezza pari a 10cm.

Riferimento elaborati del PD

Da PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A
a PD_0_I02_0WP00_0_WW_F2_05_A
PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento
programmatico – Relazione"
1 11 1 STUDIO ACUSTICO
2 10 1 STUDIO ACUSTICO
3 10 1 STUDIO ACUSTICO
4 10 1 STUDIO ACUSTICO
5 10 1 STUDIO ACUSTICO
PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva
generale".
PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di
indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di
settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione",
nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.

Documentazione allegata

--

Progettista :

Ing. Riccardo Telò – Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.21	Progettazione stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia chiede di verificare il dimensionamento di progetto con le indicazioni del Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara e i suoi atti regolamentari in materia di invarianza idraulica.</p> <p>Per limitare al massimo il consumo di suolo chiede un approfondimento relativo alla possibilità di realizzare aree di servizio uniche fruibili da ambedue i sensi di marcia, mediante l'utilizzo di sovrappassi o sottopassi di collegamento.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La prescrizione In merito alla richiesta di verifica del dimensionamento di progetto con le indicazioni del Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara è stata recepita. Il dimensionamento delle opere di drenaggio e trattamento delle acque di piattaforma, dell'autostrada, delle opere di collegamento e delle opere di adduzione con tutte le relative aree pertinenziali è stato condotto nel rispetto di quanto riportato nella Delibera 61 del 04/12/2009 "Procedure di calcolo dei volumi di accumulo per l'applicazione del principio di invarianza idraulica – determinazioni". Le portate massime ammesse allo scarico nei corsi d'acqua di bonifica sono state limitate, come previsto nella Delibera, a 8 l/s ha.</p> <p>La realizzazione di aree di servizio uniche, fruibili da ambedue i sensi di marcia non è stata prevista all'interno del Progetto Definitivo, questo perché si renderebbe necessaria la realizzazione di cavalcavia o sottovia dedicati, portando ad un ulteriore consumo di suolo contrastante con gli obiettivi indicati dalla Provincia di Ferrara.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		Tutta le serie di elaborati da: PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A a: PD_0_I02_0WP00_0_WW_F2_05_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini Ing. Riccardo Telò		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.22	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>In relazione agli impatti ambientali del progetto ed interventi di mitigazione, la Provincia evidenzia che:</p> <ol style="list-style-type: none"> in relazione agli impatti generati, i quali si connotano perlopiù come impatti di carattere permanente, si ritiene necessario elaborare una proposta-quadro di interventi compensativi dell'impatto ambientale generato a carico delle diverse componenti ambientali con particolare riferimento alla componente aria, acqua e al consumo di suolo e apertura nuove cave, da affiancare agli interventi di mitigazione previsti dal progetto preliminare. in riferimento alle stime di concentrazioni di inquinanti prodotti rispetto ai recettori più esposti si ritiene necessario considerare, oltre ai parametri NO2 e PM10, anche il benzene, per i suoi noti effetti cancerogeni in riferimento alle stime di concentrazioni di inquinanti prodotti rispetto ai recettori più esposti si evidenzia un errore metodologico sistematico nell'interpretazione dei dati di stima: si confrontano infatti - erroneamente - gli incrementi stimati di concentrazione dell'inquinante direttamente con il limite normativo, senza tenere in alcun conto lo stato critico di partenza. <p>Vista la disponibilità di dati contenuti nel PTRQA - aggiornabili con i dati che giornalmente vengono monitorati dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria gestita da ARPA Ferrara – si chiede di sommare, nel confronto con i valori limite normativi, gli incrementi stimati alle concentrazioni di inquinanti già esistenti</p> <ol style="list-style-type: none"> in riferimento alle stime di concentrazioni di inquinanti prodotti rispetto ai recettori più esposti si chiede di considerare anche la formazione di PM10 secondario da NO2 Con riferimento all'art. 6 comma 2 e all'art. 27 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Ferrara e agli obiettivi di risanamento che la Provincia di Ferrara ha adottato (cfr. cap. 8.1.1 della Relazione di Piano) si richiede un esplicito confronto tra le stimate emissioni inquinanti prodotte dall'opera nel territorio della provincia di Ferrara e gli obiettivi di risanamento al 2012 previsti dalla tab. A della suddetta Relazione di Piano, in relazione alle percentuali di riduzione che interessano anche l'opera in oggetto nel suo attraversamento del territorio provinciale, considerando l'effetto delle opere di mitigazione previste. Si chiede che, in ottemperanza all'art. 25 comma 3 delle Norme Tecniche del Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Ferrara, il tracciato sia dell'arteria autostradale che della viabilità di collegamento – rispetto ad insediamenti residenziali, sanitari o scolastici - dovrà essere previsto a distanze (calcolate su proiezione orizzontale) non inferiori alle seguenti: - m 50 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete di base di interesse regionale, della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale e delle strade classificate come strade di scorrimento; - m 150 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete autostradale e "grande rete" di interesse nazionale/regionale'. si chiede di considerare opere di mitigazione/compensazione anche per gli incrementi di emissioni di gas serra, con particolare riferimento all'incremento di emissioni di CO2 causate dall'utilizzo dell'opera in oggetto Impatti in fase di cantiere: in riferimento al citato "riutilizzo" dei fanghi bentonitici utilizzati per la realizzazione delle fondazioni profonde delle opere maggiori, si richiede una verifica di tale previsione rispetto alla vigente normativa in materia di rifiuti, aggiornando altresì i riferimenti normativi citati in materia di siti contaminati (DIgs 152/06) 				

9. maceri: nella trattazione vengono citati interventi di “bonifica di maceri” conseguenti alla realizzazione del tracciato autostradale. Si ritiene che per la realizzazione di tali interventi debba essere valutato il valore di ogni macero, prevedendo idonee misure di mitigazione e/o compensazione in ragione dell’impatto subito dal territorio per la sottrazione di habitat e tutela della fauna minore

10. acque sotterranee - interventi di mitigazione: in relazione alle misure di mitigazione per gli impatti generati sulle acque sotterranee, con particolare riferimento alla protezione dell’acquifero A1 da eventuali contaminazione conseguenti alla relazione di fondazioni profonde per le opere maggiori, si ritiene opportuno aggiornare il quadro conoscitivo e quindi le previsioni delle misure di tutela, anche in relazione allo studio condotto dalla Provincia di Ferrara “Risorse idriche sotterranee della Provincia di Ferrara” (2007).

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

In relazione al contributo fornito dalla Provincia relativamente agli impatti ambientali del progetto ed interventi di mitigazione, il Presidente evidenzia - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all’oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l’analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tali richieste sono rinviate alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell’Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno approfondite in sede già in fase di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale.

Relazione di ottemperanza:

Contributo settore ambiente

1. Sono stati previsti interventi di compensazione per quegli impatti che non risultano mitigabili e sono riferiti alla componente agricola e agro-alimentare (fasce tampone) e per gli aspetti ecologici naturalistici (rete di connessione dei maceri); tali trattazioni sono sviluppate nell’ambito del cap. 3 dell’elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A “Relazione descrittiva generale”**.

2. L’osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

3. Le stime delle concentrazioni di inquinanti prodotte sia in fase di cantiere che in fase di esercizio sono ottenute sommando le concentrazioni massime simulate a quelle massime afferenti allo scenario programmatico (assunte come concentrazioni di fondo).

4. L’osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

5. Nell’elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A-08_A “Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione”** viene dato riscontro sia del rispetto dei limiti che la normativa nazionale impone per le emissioni in atmosfera e vengono riportate specifiche valutazioni rispetto a quanto previsto nel PTQRA della Provincia di Ferrara.

6. In merito alla richiesta relativa alle distanze minime da prevedere tra asse autostradale/viabilità di collegamento e infrastrutture esistenti sul territorio si precisa che questa non è stata ovunque assecondata in quanto dagli enti territoriali sono pervenute indicazioni e richieste di modifiche di tracciato che non hanno permesso di ottemperare in toto al parere.

7. Nell’ambito delle azioni di mitigazione ambientale sono stati previsti specifici interventi per il contenimento dell’emissioni di CO₂ attraverso l’introduzione di due tipologie vegetazionali, di cui si riporta una breve descrizione:

Tipologia I1 – Bosco filtro con funzione di mitigazione per l’aria

Nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento (interconnessioni) per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione sono state adottate tipologie che garantiscano un’alta efficienza mitigativa nei confronti della qualità dell’aria. Tale obiettivo verrà perseguito attraverso la messa a dimora di piante con sesto di impianto denso e con capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell’aria (elevata attività fisiologica di produzione primaria e elevata rugosità degli apparati fogliari e della corteccia).

Tipologia I2 – Arbusteto filtro con funzione di mitigazione per l'aria

Nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento (interconnessioni) per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione sono state adottate soluzioni tipologiche che garantiscano un'alta efficienza mitigativa nei confronti della qualità dell'aria.

Tale obiettivo verrà perseguito anche attraverso la messa a dimora di arbusti per saturare gli spazi vicini al sedime dell'autostrada, in quanto tali aree, per esigenze di sicurezza stradale, non possono essere oggetto di piantumazioni arboree. Nella scelta delle specie si sono favorite quelle che presentano capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell'aria (elevata attività fisiologica di produzione primaria e elevata rugosità degli apparati fogliari e della corteccia).

Per un maggior approfondimento riguardo alle specie utilizzate e relativi sestri d'impianto si rimanda al par. 2.3.3 dell'elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale"**.

8. In merito al riutilizzo di fanghi bentonitici per la realizzazione di fondazioni profonde si specifica che per tali lavorazioni è previsto l'uso esclusivo di fanghi polimerici biodegradabili; inoltre, sono stati aggiornati tutti i riferimenti normativi relativi ai siti contaminati rimandando al D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e sue attuazioni.

9. Nel Quadro di riferimento ambientale (elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A-06_A**) vengono riportati i risultati del puntuale censimento di tutti i maceri presenti nell'intorno dell'infrastruttura con particolare riferimento alla destinazione e al valore ambientale di ciascuno.

I maceri possono essere interferiti in due modi dal tracciato: interferenza totale che comporta l'interramento dello stesso ed interferenza parziale, per cui l'interramento è relativo ad una parte contenuta del macero, che viene perciò ripristinato anche se con dimensioni ridotte. Si specifica che il tracciato è stato progettato con tutte le accortezze tecniche al fine di minimizzare il numero dei maceri interferiti.

Gli approfondimenti progettuali hanno consentito di indirizzare gli interventi di mitigazione, verso l'attuazione degli obiettivi della Rete Ecologica Provinciale; infatti nel PTCP di Ferrara art. 27-quater "Rete Ecologica Provinciale (REP)", viene individuata parte dell'area attraversata dall'infrastruttura (tra i Comuni di Cento e Sant'Agostino), come "Areale dei maceri" ossia "ampie porzioni di territorio corrispondenti a contesti territoriali con particolari connotazioni che devono essere salvaguardate e il più possibile potenziate con politiche unitarie".

Pertanto per tale ambito che attualmente risulta caratterizzato da numerosi "maceri isolati", spesso marginalizzati dalle attività agricole a bacini di raccolta delle acque per l'irrigazione o ad ambienti per l'acquacoltura o ancora lasciati alla libera evoluzione, sono stati previsti interventi di riconnessione ecologica attraverso la creazione di siepi arboreo-arbustive di collegamento tra le diverse zone umide. Tale intervento si pone l'obiettivo di aumentare la funzionalità ecologica del territorio attraverso la creazione di elementi naturali in grado di favorire il miglioramento e arricchimento della biodiversità ecosistemica.

Per un maggior approfondimento riguardo a specie utilizzate e sestri d'impianto si rimanda al par. 2.3.3 dell'elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale"**.

10. L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"
1 11 1 STUDIO ACUSTICO
2 10 1 STUDIO ACUSTICO
3 10 1 STUDIO ACUSTICO
4 10 1 STUDIO ACUSTICO
5 10 1 STUDIO ACUSTICO
PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale".

	PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A-08_A "Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A-06_A "Quadro di riferimento ambientale – Stato di fatto – relazione"
<u>Documentazione allegata</u>	-
<u>Progettista</u>	Arch Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.23	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>In previsione della connessione dell'asse autostradale Cispadano con la E55, per mezzo dell'attuale Raccordo Autostradale Fe-Portogaribaldi, per la quale è previsto un sistema di esazione "a portale", la Provincia ritiene opportuno prevedere un approfondimento progettuale relativo alle modalità di recupero e rinaturalizzazione con rimessa in pristino delle aree di suolo sottratte per la realizzazione delle autostazioni, che il Concessionario dovrà realizzare nel momento in cui verrà unificato il sistema di esazione dei diversi tratti della rete autostradale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto della richiesta evidenziando che nella successiva fase progettuale verrà valutata l'opportunità di effettuare l'approfondimento richiesto.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>21*. Nell'elaborato PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Interventi di inserimento paesistico - ambientale, ripristino e compensazione - Relazione descrittiva generale" sono riportati gli interventi di inserimento paesaggistico previsti per le autostazioni. Per tali aree si prevede la seguente duplice azione progettuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interventi con prevalente funzione di assorbimento inquinanti (bosco filtro ed arbusteto filtro); • Interventi di tipo ornamentale. <p>Qualora dovessero essere ridefinite nel tempo le modalità di esazione ed i relativi dispositivi impiantistici, si potranno operare le misure di parziale riconversione dei piazzali di stazione in superfici rinaturalizzate, con l'introduzione di opportuni impianti vegetazionali specializzati, ai fini del riequilibrio ecosistemico delle aree precedentemente sottratte per l'esercizio autostradale.</p> <p>22. L'osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del PD con riferimento all'aggiornamento normativo verificato sia per la redazione degli Studi di Impacto Ambientale (D.Lgs 152/2006, come modificato dal D.Lgs 4/2008 ed il D.Lgs 128/2010) sia per le differenti componenti ambientali esaminate. Per un'esauriva elencazione delle norme di riferimento utilizzate si veda il cap.A.6 "Quadro di coerenza con le norme" dell'elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico - Relazione".</p> <p>*la numerazione fa riferimento alle osservazioni della Provincia di Ferrara acquisite al protocollo P.G.2011.0123314 del 18/05/2011</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Interventi di inserimento paesistico - ambientale, ripristino e compensazione - Relazione descrittiva generale" PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico - Relazione"		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.24	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Contributo Settore Agricoltura e Sviluppo Economico:</p> <p>La Provincia in relazione agli impatti generati, evidenzia la necessità di elaborare una proposta quadro, di maggior dettaglio, di interventi compensativi dell'impatto ambientale generato a carico delle diverse componenti ambientali con particolare riferimento alla componente faunistico-vegetazionale e alla apertura nuove cave, da affiancare agli interventi di mitigazione previsti dal progetto preliminare.</p> <p>Richiede lo studio d'incidenza per i siti "rete natura 2000" interessati, in considerazione delle proposte progettuali definite anche se a livello preliminare, ritenendo necessario accertare la presenza o meno di impatti significativi su habitat e/o specie di importanza comunitaria.</p> <p>Chiede che per la realizzazione degli interventi di "bonifica di maceri" conseguenti alla realizzazione del tracciato autostradale venga valutato, in modo specifico e dettagliato, il valore naturalistico di ogni macero, prevedendo idonee misure di mitigazione e/o compensazione in ragione dell'impatto subito dal territorio per la sottrazione di habitat e tutela della fauna selvatica e/o minore.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>In relazione al contributo fornito dalla Provincia relativamente agli impatti generati, il Presidente evidenzia - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tali richieste sono rinviate alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno approfondite in sede già in fase di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>1. Nell' elaborato PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale" vengono organicamente identificati e descritti gli interventi di compensazione dei potenziali impatti ambientali; la proposta verte su due tipologie di azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interventi di compensazione agro-ambientale: il progetto di tali interventi individua un ambito territoriale, ubicato nel comune di Novi, in cui realizzare un sistema di fasce tampone per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da nitrati di origine agricola. Il progetto vuole proporre interventi diffusi (sparsi) nelle campagne vicine all'infrastruttura in alternativa ai convenzionali interventi adiacenti al tracciato. Sono state individuate due tipologie di fasce tampone Tipologia FT1 – Fasce tampone longitudinali con funzione di risanamento della qualità dell'acqua e Tipologia FT2 – Fasce tampone trasversali con funzione di risanamento della qualità dell'acqua; per un maggiore approfondimento delle tematiche in oggetto si rimanda al par. 3.2.1. del citato elaborato; • Interventi di compensazione ecologico-naturalistica: tale intervento si pone l'obiettivo di aumentare la funzionalità ecologica del territorio attraverso la creazione di elementi naturali, in grado di favorire il miglioramento e arricchimento della biodiversità ecosistemica. Tali elementi si identificano con Siepi arboreo-arbustiva per la riconnessione ecologica dei maceri (Tipologia E1); le tematiche in oggetto sono state opportunamente approfondite al par. 3.2.1. dell'elaborato di riferimento; 				

Le mitigazioni per la fauna terrestre sono state progettate sulla base del contesto zoogeografico, che ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica. In particolare il progetto autostradale prevede la creazione sia di punti di **permeabilità ecologica** (codice identificativo PF), ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia interventi diretti di **de-frammentazione e riconnessione ecologica** (codice identificativo ID), attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre.

Il progetto definitivo ha dimensionato ben 74 passaggi "dedicati" per la fauna terrestre. Considerando che l'asse autostradale ha uno sviluppo planimetrico di Km 64+666, si ha il posizionamento di un punto dedicato al mantenimento della continuità ecologica del territorio ad una distanza media di circa soli 870 metri.

In merito all'apertura di nuove cave si specifica che si è operato un puntuale censimento dei Piani Infraregionali delle Attività Estrattive delle province coinvolte e di quelle limitrofe (Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna) al fine di valutare la coerenza delle cave estrattive pianificate con i fabbisogni di materiali inerti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura. Tale verifica non ha portato, di conseguenza, alla necessità in termini di fabbisogno di identificare nuovi poli estrattivi. Per una puntuale verifica dei quantitativi e dei poli identificati si consulti la relativa sezione relazione sviluppata nell'elaborato **0 4 1 POLI ESTRATTIVI E CENTRI DI PRODUZIONE**.

Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").

2. Sono stati prodotti due Studi per la Valutazione d'Incidenza, allegati allo Studio di Impatto Ambientale, specifici per i due ambiti della Rete Natura 2000 che vengono direttamente interferiti dal progetto infrastrutturale, e più precisamente:

- ZPS IT4040016 "Siepi e Canali di Resega-Forestò";
- SIC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico".

3. Nel Quadro di riferimento ambientale (elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A-06_A**) vengono riportati i risultati del puntuale censimento di tutti i maceri presenti nell'intorno dell'infrastruttura con particolare riferimento alla destinazione e al valore ambientale di ciascuno.

I maceri possono essere interferiti in due modi dal tracciato: interferenza totale che comporta l'interramento dello stesso ed interferenza parziale, per cui l'interramento è relativo ad una parte contenuta del macero, che viene perciò ripristinato anche se con dimensioni ridotte. Si specifica che il tracciato è stato progettato con tutte le accortezze tecniche al fine di minimizzare il numero dei maceri interferiti.

Gli approfondimenti progettuali hanno consentito di indirizzare gli interventi di mitigazione, verso l'attuazione degli obiettivi della Rete Ecologica Provinciale; infatti nel PTCP di Ferrara art. 27-quater "Rete Ecologica Provinciale (REP)", viene individuata parte dell'area attraversata dall'infrastruttura (tra i Comuni di Cento e Sant'Agostino), come "*Areale dei maceri*" ossia "*ampie porzioni di territorio corrispondenti a contesti territoriali con particolari connotazioni che devono essere salvaguardate e il più possibile potenziate con politiche unitarie*".

Per tale ambito, che attualmente risulta caratterizzato da numerosi "maceri isolati", spesso marginalizzati dalle attività agricole a bacini di raccolta delle acque per l'irrigazione o ad ambienti per

l'acquacoltura o ancora lasciati alla libera evoluzione, sono stati previsti interventi di riconnessione ecologica attraverso la creazione di siepi arboreo-arbustive di collegamento tra le diverse zone umide. Anche tale intervento si pone l'obiettivo di aumentare la funzionalità ecologica del territorio attraverso la creazione di elementi naturali in grado di favorire il miglioramento e arricchimento della biodiversità ecosistemica.

Le tematiche in oggetto sono state opportunamente approfondite al par. 3.2.3. dell'elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale"**.

4. La soluzione proposta non risulta perseguibile in funzione delle caratteristiche geometriche del tracciato, in particolare per quanto riguarda le pendenze, che devono rispettare quanto definito nel D.M. 05/11/2001 "Norme Funzionali e Geometriche per la costruzione delle strade".

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale" 0 4 1 POLI ESTRATTIVI E CENTRI DI PRODUZIONE PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A-06_A "Quadro di riferimento ambientale – Relazione" PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.."</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.25	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per quanto concerne l'attraversamento della ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico" in località S.Agostino (FE), a parere della Provincia sarebbe auspicabile che il tracciato precedente e seguente al viadotto di attraversamento venisse eseguito in trincea e non in rilevato, per mitigare l'impatto sulle specie faunistiche frequentanti il sito.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento a tale richiesta il Presidente evidenzia che l'auspicio di cui sopra non è accoglibile in quanto la soluzione progettuale proposta garantisce le necessarie tutele della zona ZPS, precisando che tuttavia la successiva procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo approfondirà le tematiche relative agli impatti ambientali.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'interferenza tra l'asse autostradale e la ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico" in località S.Agostino (FE) è stata oggetto di uno specifico studio per la valutazione di incidenza, che ha caratterizzato lo stato dei luoghi, in termini di habitat e specie chiave, valutato i potenziali impatti dell'opera in fase di cantiere ed esercizio ed infine opportunamente progettato gli interventi di mitigazione ambientale (protezioni acustiche, interventi di riforestazione, passaggi per la fauna, ecc...) atti ad attenuare gli impatti stessi.</p> <p>La soluzione proposta non è stata ritenuta idonea e si è confermata la soluzione del Progetto Preliminare apportando modifiche di livelletta a seguito delle richieste del Servizio Tecnico di Bacino del Reno.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		0984_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_18_A 0985_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_19_A 0984_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_18_A 0985_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_19_A 6686_PD_0_000_00000_0_SC_RG_02_A Relazione 6687_PD_0_000_00000_0_SC_CO_02_A Corografia generale 6688_PD_0_000_00000_0_SC_CH_02_A Carta degli habitat 6689_PD_0_000_00000_0_SC_CY_02_A Carta delle incidenze del progetto sul sito natura 2000 6690_PD_0_000_00000_0_SC_DF_02_A Documentazione fotografica		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini – Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.26	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>				
<u>Testo del Parere:</u>				
<p>La Provincia per gli interventi di afforestazione richiede un maggior dettaglio relativamente all'ubicazione degli interventi previsti e sconsiglia l'utilizzo tra le specie arboree del Frassino maggiore.</p>				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
<p>Il Presidente evidenzia - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico che tale richiesta è rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno approfondite in sede già in fase di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale.</p>				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
<p>5°. Per quanto riguarda l'utilizzo del frassino maggiore negli interventi di mitigazione si è ritenuto opportuno mantenere l'utilizzo di tale pianta, seppur riducendone l'incidenza percentuale rispetto al frassino ossifillo, entrambe comunque autoctone e tipiche della vegetazione potenziale dell'area interessata dal progetto. Tale considerazione nasce dal fatto che gli areali fitogeografici delle due specie, si sovrappongono anche se per l'ossifillo, specie mediterranea, il limite distributivo settentrionale è incerto.</p> <p>L'identificazione degli interventi di afforestazione e mitigazione ambientale è stata riportata su opportune serie cartografiche con approfondimento crescente alle scale: 1:10.000, 1:5.000, 1:2000 e per aree di particolare rilevanza 1:1.000.</p> <p>La scala di maggior dettaglio è stata applicata in particolari contesti insediativi oggetto di un quadro organico di azioni progettuali, finalizzato a migliorare l'integrazione funzionale dell'infrastruttura rispetto alle potenzialità di relazione e fruizione che l'autostrada stessa potrà offrire per promuovere e valorizzare strategicamente le peculiarità storico-testimoniali, culturali, socio-economiche, ambientali, paesaggistiche ed eno-gastronomiche presenti e fortemente diffuse sull'intero territorio di riferimento.</p> <p>Tali interventi sono stati identificati nel lessico adottato per l'illustrazione delle scelte operate in sede di progettazione definitiva, come: "Progetti Obiettivo" , e sono comunque da intendersi non tutti a carico del Concessionario.</p> <p>Più precisamente i progetti obiettivo riguardano specifiche aree o ambiti caratterizzati da una relazione diretta con l'infrastruttura in quanto punti di permeabilità, anche percettiva, fra autostrada ed il territorio nelle sue differenti declinazioni insediative, ambientali, rurali, culturali, ecc.; sono stati pertanto sviluppati, in particolare, i seguenti interventi : la realizzazione di itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio, la creazione di landmarks situati negli svincoli di accesso all'autostrada, il progetto vetrina presso il caseificio razionale Novese, il parco intercomunale presso gli abitati di Concordia e San Possidonio, e specifici progetti di inserimento paesaggistico e di promozione e fruizione del territorio presso le aree di servizio di Mirandola e Poggio Renatico.</p> <p>La puntuale descrizione di questi interventi si colloca alla sezione: 6 5 2 PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO.</p> <p>Di seguito si riportano i riferimenti delle serie cartografiche sopra citate.</p>				

*la numerazione fa riferimento alle osservazioni della Provincia di Ferrara acquisite al protocollo P.G.2011.0123314 del 18/05/2011

Riferimento elaborati del PD

6 5 2 PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO

PD_0_000_00000_0_IA_FO_01_A-07_A Fotomosaico e simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01_A-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01_A-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_A00_AMA00_0_MA_P2_01_A-26_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_I01_IMA00_0_MA_P2_01_A-02_A Interconnessione con a22 Modena Brennero: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_I02_IMA00_0_MA_P2_01_A-02_A Interconnessione con a13 Bologna Ferrara: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_S01_SMA00_0_MA_P2_01_A Svincolo autostazione Reggiolo-Rolo: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_S02_SMA00_0_MA_P2_01_A Svincolo autostazione S.Possidonio-Concordia-Mirandola: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_S03_SMA00_0_MA_P2_01_A Svincolo autostazione S.Felice sul Panaro-Finale Emilia: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_S04_SMA00_0_MA_P2_01_A Svincolo autostazione cento: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_S05_SMA00_0_MA_P2_01_A Svincolo autostazione Poggio Renatico: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_S06_SMA00_0_MA_P2_01_A Svincolo autostazione

	<p>Ferrara sud: planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_C00_CMA00_0_MA_P2_01_A-07_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.27	Ambiente	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia richiede la previsione di creazione di un nuovo Polo FE4 in area golenale –Comune di Ferrara, in prossimità del viadotto dell'autostrada A13 e definisce l'intervento all'interno del perimetro della ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico", evidenziando che in base a quanto indicato dalla delibera regionale n.1224 del 2008 "misure di Conservazione per la gestione delle Zone di Protezione Speciale" la realizzazione di nuovi poli estrattivi non previsti dalla Pianificazione esistente alla data del 7/11/2006 risulta essere vietata.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto della richiesta evidenziando che tutti gli aspetti relativi alle cantierizzazioni richiedono un maggiore approfondimento inerente il livello di progettazione definitiva che pertanto sarà effettuato in tale sede.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>6*. La previsione citata risulta decaduta e superata.</p> <p>Infatti, in merito all'apertura di nuove cave si specifica che si è operato un puntuale censimento dei Piani Infraregionali delle Attività Estrattive delle province coinvolte e di quelle limitrofe (Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna) al fine di valutare la coerenza delle cave estrattive pianificate con i fabbisogni di materiali inerti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura. Tale verifica non ha portato, di conseguenza, alla necessità in termini di fabbisogno di indentificare nuovi poli estrattivi. Per una puntuale verifica dei quantitativi e dei poli identificati si faccia riferimento alla sezione 0 4 1 POLI ESTRATTIVI E CENTRI DI PRODUZIONE.</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").</p> <p>*la numerazione fa riferimento alle osservazioni della Provincia di Ferrara acquisite al protocollo P.G.2011.0123314 del 18/05/2011</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>0 4 1 POLI ESTRATTIVI E CENTRI DI PRODUZIONE</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A..</p>		

<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
40.28	Progettazione Stradale	Provincia di Ferrara	Ferrara	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente dà la parola al rappresentante della Provincia di Ferrara che evidenzia quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la necessità di potenziare la SP 35 così come richiesto nel tratto compreso tra la SP 66 e la SP 13 ad est di Buonacompra, che rimane opera fondamentale per l'adeguamento della viabilità di raccordo con l'autostazione di Pilastrello, anche in relazione alla possibilità che il tracciato dell'Autostrada in quella zona venga spostato verso Mirabello; • la forte preoccupazione in merito al trasferimento agli enti locali di tutti i cavalcavia che verranno realizzati dal concessionario per dare continuità alla viabilità provinciale e comunale e per i quali gli oneri non potranno ricadere esclusivamente sugli enti locali. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La richiesta di potenziare la SP 35 nel tratto compreso tra la SP 66 e la SP 13 ad est di Buonacompra è stata respinta dal presidente della Conferenza di Servizi, si veda a tal proposito la risposta al parere ID 40.7</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.1	Progettazione stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	S03			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Finale Emilia con la nota del 29/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G. 2011.0110573 del 03/05/2011, ha espresso le proprie valutazioni sulle opere del progetto che interessano il territorio comunale.</p> <p>In particolare si rappresentano sommariamente di seguito le osservazioni fornite nella nota suddetta. Il Comune ha invitato la Regione a rivalutare la posizione del casello di Finale Emilia - San Felice nella posizione dello Studio di fattibilità regionale o in alternativa di valutare la fattibilità di posizionare il casello più a Nord-Ovest spostandolo dal tracciato della S.P. 468 in modo da allontanarlo dai caseggiati esistenti.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che nella fase progettuale successiva sarà opportunamente approfondita la possibilità di modificare la configurazione del casello in modo da venire incontro alla richiesta avanzata in accordo con il Comune di San Felice sul Panaro.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La posizione del casello di Finale Emilia - San Felice S/P è stata variata in ottemperanza alla richiesta sopra formulata già nel Progetto Preliminare approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2011 (VARIANTE CDSP-MO-06). Tale variante è stata quindi integrata all' interno del Progetto Definitivo.</p> <p>La stessa richiesta è stata formulata anche dal Comune di San Felice sul Panaro (vedasi scheda . ID50.23).</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_12_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.2	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha evidenziato la necessità di realizzare le opere complementari e di integrazione prima dell'accantieramento dell'Autostrada, in modo da ridurre al minimo i disagi dovuti al traffico dei mezzi operativi ed al contempo disporre, all'apertura dell'Autostrada, di una viabilità già adeguata ai nuovi flussi di traffico.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che le indicazioni rappresentate saranno approfondite nella successiva fase progettuale in cui sarà predisposto uno specifico piano di cantierizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto di cantierizzazione è stato studiato con la primaria finalità di ridurre la durata dello stesso e quindi diminuire, in termini strutturali e strategici, i disagi arrecati al territorio; per fare questo si è ritenuta prioritaria la riduzione delle tempistiche di esecuzione dei rilevati, che nell'insieme delle lavorazioni costituiscono le parti più impegnative in ragione sia dei tempi realizzativi, sia per l'utilizzo dei mezzi operativi afferenti alla tipologia dei pesanti, nonché in ragione delle altezze che gli stessi rilevati raggiungono in corrispondenza delle opere d'arte maggiori generando la necessità di innescare quanto prima i precarichi dei terreni, al fine di mitigare i potenziali cedimenti differenziali.</p> <p>E' per tale ragione che il processo di cantierizzazione deve necessariamente agevolare la fase costruttiva dei rilevati autostradali in luogo di altri interventi afferenti al potenziamento della rete viabilistica diffusa.</p> <p>Si specifica, inoltre, che nell'elaborato PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A "Localizzazione cantieri – Relazione" viene riportato al par.4.1 il cronoprogramma delle lavorazioni; nella tabella si evidenzia che gli "Interventi puntuali sulla viabilità secondaria" (punto 2) sono contemporanei all'approntamento del cantiere proprio per garantire che la viabilità esistente sia adeguata al passaggio mezzi, infine gli interventi alle "Viabilità di collegamento ed interferite" (punto 10) iniziano dopo 4 mesi dall'avvio dei lavori e sono contemporanei alla realizzazione del corpo stradale, proprio per compattare la durata degli interventi e diminuire gli impatti al territorio.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A "Localizzazione cantieri – Relazione"			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.3	Progettazione Stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	D04 (ex 1FE tratto B)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha chiesto il mantenimento della viabilità di adduzione al sistema autostradale raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana (1FE tratto B) ed in particolare il collegamento viario con la Tangenziale di Finale Emilia in prossimità dell'intersezione a rotatoria con la S.P. 468, così come previsto nel progetto preliminare.</p> <p>Il Comune ha preso atto della proposta avanzata dalla Provincia di Ferrara in merito alla possibile modifica della viabilità di adduzione al sistema autostradale raccordo Cento-Autostrada Cispadana (1FE tratto C) e ha chiesto che nell'accoglimento e valutazione delle proposte di integrazione infrastrutturale o compensazione, nonché le indicazioni di carattere generale presentate dall'Amministrazione Comunale venga "pesato" l'aspetto del mancato investimento sul proprio territorio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, riguardo alla possibile modifica della viabilità di adduzione al sistema autostradale raccordo Cento-Autostrada Cispadana (1FE tratto C), rinvia a quanto indicato nel contributo fornito dalla Provincia di Ferrara ed evidenzia che la valutazione della Regione in merito all'accoglimento o meno delle richieste avanzate dai soggetti consultati nell'ambito della presente conferenza di Servizi si basa su considerazioni di carattere generale coerenti con i criteri indicati in apertura della odierna seduta.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>la prescrizione è stata ottemperata con la VARIANTE CDSP-FE01 (cfr. ID40.5) allegata al progetto approvato il 19.12.11. La progettazione definitiva ha sviluppato il tracciato denominandolo D04 (ex 1FE tratto B) mantenendo in sostanza quanto realizzato in fase di Variante al PP.</p>				

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>Elaborati generali PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01-04 Elaborati WBS D04 PD_0_D04_DCS00_B_SD_RT_02 PD_0_D04_DCS00_B_SD_RP_02 PD_0_D04_DCS00_B_SD_P2_01 PD_0_D04_DCS00_B_SD_PP_01-03 PD_0_D04_DCS00_B_SD_PT_01 PD_0_D04_DCS00_B_SD_F2_01 PD_0_D04_DCS00_B_SD_F1_01 PD_0_D04_DCS00_B_SD_SZ_01-02 PD_0_D04_DCS00_B_SD_SZ_02 PD_0_D04_DCS00_B_SD_DV_01-02 PD_0_D04_DCS00_B_SD_FC_01-02</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Marco Bonfanti</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.4	Progettazione stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha evidenziato la necessità che sia realizzata una rotatoria ellittica o altra intersezione idonea all'innesto tra la S.P. 468 di Correggio e la S.P. 2 Panaria Bassa segnalata come viabilità di adduzione al Polo Industriale di Finale Emilia (frazione di Canaletto).</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, con riferimento a tale richiesta - ribadendo che nella presente conferenza di servizi verranno esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito degli specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi "Risposta del Presidente della CdS Preliminare".</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Emilio Salsi			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.5	Progettazione stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>				
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune chiede inoltre il mantenimento della viabilità di collegamento diretto tra l'autostazione S. Felice sul Panaro–Finale Emilia ed il Polo Industriale di Finale Emilia verificando la possibilità di un percorso meno impattante per i fondi agricoli, in particolare chiede di verificare la possibilità di rendere più complanare al tragitto autostradale il tratto compreso tra il ponte sul cavo Vallicella e la S.P. Panaria Bassa.</p> <p>Il Comune chiede di prevedere la connessione della strada comunale Santa Maria con la viabilità di collegamento tra la s.c. Salde Entrà e l'Autostazione S. Felice sul Panaro-Finale Emilia.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei rilievi sopra riportati, ritenendoli condivisibili seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, nel rispetto della normativa vigente.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' Stata mantenuta la viabilità di collegamento diretta tra l'autostazione S. Felice sul Panaro–Finale Emilia ed il Polo Industriale di Finale Emilia con le seguenti precisazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • E' stato modificato il tracciato tra la rotatoria dello svincolo di S. Felice SP e la via Santa Maria, per seguire i confini di proprietà e ridurre i relinqui non coltivabili. • E' stato prolungato il tratto in affiancamento all'Autostrada tra il Cavo Vallicella e la SP2 Panaria bassa ed è stato moficato il percorso per adattarlo all'orditura degli appezzamenti agricoli. • Via Santa Maria è stata connessa alla strada di collegamento tra il Casello di S. Felice SP e la zona industriale di Finale Emilia mediante un tratto di strada che si connette con intersezione a "T" sulla nuova viabilità. 				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_C08_CCS08_0_SD_PL_01_A PD_0_V27_VCS27_0_SD_PL_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio DeFazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.6,1	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha chiesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> di analizzare in dettaglio gli impatti ambientali e di traffico sulle vie di adduzione all'autostrada, con particolare riferimento ai flussi delle strade provinciali S.P. 468, S.P. 9, S.P.8. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che in sede di Studio di Impatto Ambientale verrà adeguatamente approfondito lo studio di traffico per valutare gli impatti sulle strade provinciali suddette e che pertanto le richieste sopra riportate saranno valutate nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>A valle dell'aggiornamento dello studio di traffico, che ha interessato anche le infrastrutture citate dal Comune di Finale Emilia, S.P. 468, S.P. 9, S.P.8, è stata effettuata la valutazione degli impatti derivanti dal traffico indotto, in termini di emissioni acustiche e di inquinanti in atmosfera, relativamente all'asse autostradale, alle viabilità di adduzione e alle viabilità locali di collegamento.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2"</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2"</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune			
41.6,2	Progettazione stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia			
<u>WBS coinvolte</u>	--						
<u>Testo del Parere:</u>							
<p>La realizzazione di interventi di moderazione del traffico, riorganizzazione delle intersezioni e della piattaforma stradale sulla S.P. 468 nel tratto che attraversa il centro abitato di Massa Finalese, in considerazione del possibile aumento dei flussi di traffico provenienti da Nord sulla strada provinciale S.P. 9 Imperiale e sulla strada comunale dell'Albero.</p>							
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>							
<p>Il Presidente dà atto che in sede di Studio di Impatto Ambientale verrà adeguatamente approfondito lo studio di traffico per valutare gli impatti sulle strade provinciali suddette e che pertanto le richieste sopra riportate saranno valutate nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p>							
<u>Relazione di ottemperanza:</u>							
<p>Al fine di valutare se la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana possa indurre incrementi di traffico provenienti da Nord sulla SP9 Imperiale e sulla strada comunale dell'Albero, tali da richiedere la realizzazione di interventi di moderazione del traffico, riorganizzazione delle intersezioni e della piattaforma stradale sulla S.P.468 nel tratto che attraversa il centro abitato di Massa Finalese, sono stati simulati i flussi di traffico relativi allo stato di fatto (anno di riferimento 2011) e quelli previsti all'apertura dell'Autostrada (2017) sia nello scenario di progetto che in quello programmatico. Lo scenario programmatico è quello che ipotizza la realizzazione di tutte le opere stradali previste agli orizzonti temporali indicati, tranne l'Autostrada Regionale Cispadana e la viabilità di adduzione e collegamento ad essa; lo scenario progettuale include invece anche la realizzazione di tali opere come previsto nel Progetto Definitivo.</p> <p>La seguente tabella mostra i flussi di traffico bidirezionali previsti nell'ora di punta del mattino 8:00-9:00 (periodo temporale in cui la rete stradale è sottoposta al maggior carico veicolare giornaliero) del 2011, del 2017 nello scenario di progetto e del 2017 nello scenario programmatico sia su via dell'Albero che sulla SP 468 nel tratto che attraversa il centro abitato di massa Finalese.</p> <p>I flussi sono bidirezionali in veicoli equivalenti (dove 1 veicolo pesante equivale a 2 veicoli leggeri) e l'indice di saturazione è stato calcolato come rapporto tra il flusso di traffico complessivo e la capacità massima oraria della strada. Solitamente si considerano accettabili valori dell'indice di saturazione inferiori al 75%, con valori superiori la fluidità del traffico peggiora tendendo a creare situazioni di congestione sempre più elevata quando il valore F/C si avvicina all'unità.</p>							
Strada	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Stato di fatto 2011 (ora di punta)		Scenario progettuale 2017 (ora di punta)		Scenario programmatico 2017 (ora di punta)	
		Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità
Strada dell'Albero	1.600	130	8%	100	6%	150	9%
Strada	Capacità oraria bidirezionale	Rilievi 2011 (ora di punta)	Scenario progettuale 2017 (ora di punta)	Scenario programmatico 2017 (ora di punta)			

	(veicoli eq./ora)	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità
SP 468	2.000	1200	60%	850	43%	1250	63%

I risultati del modello di simulazione del traffico veicolare mostrano come, sia Strada dell'Albero che il tratto della S.P.468 che attraversa Massa Finalese risultano, nello scenario di progetto, caratterizzati da traffici inferiori sia rispetto allo scenario programmatico che alla situazione attuale.

L'introduzione di Cispadana non comporta dunque incrementi di traffico sulle infrastrutture considerate ma, al contrario, riduzioni nell'ora di punta del mattino. Da ciò segue che eventuali interventi di moderazione del traffico, riorganizzazione delle intersezioni e della piattaforma stradale sulla S.P. 468, qualora ritenuti necessari, non possano essere considerati imputabili alla realizzazione dell'autostrada stessa.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A Analisi Trasportistica
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Lucia Manzi

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.6,3	Progettazione stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			

Testo del Parere:

- di prevedere una viabilità ciclabile e pedonale in località Palazzina da e verso il centro di Massa, da realizzarsi a lato della S.P. 468 di Correggio con percorso in sede protetta
- di prevedere una viabilità ciclabile e pedonale da realizzarsi a lato della S.P. 8 per Mirandola da e verso il centro di Massa Finalese con percorso in sede protetta.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente dà atto che in sede di Studio di Impatto Ambientale verrà adeguatamente approfondito lo studio di traffico per valutare gli impatti sulle strade provinciali suddette e che pertanto le richieste sopra riportate saranno valutate nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.

Relazione di ottemperanza:

Il modello di traffico non include la schematizzazione della viabilità ciclopedonale, essendo mirato a stimare i flussi veicolari.

Ciononostante, in riferimento alle suddette richieste emerse dalla Conferenza dei Servizi, occorre precisare che, come riportato nella relazione di ottemperanza al parere 41.6,2, sia i flussi sulla strada comunale dell'Albero (che connette la località Palazzina al centro di Massa Finalese), che quelli sulla S.P. 468 nell'abitato di Massa Finalese risultano inferiori nello scenario di progetto del 2017, sia a quelli simulati nello stato di fatto, che a quelli previsti nello scenario di non realizzazione dell'Autostrada Cispadana (scenario programmatico). Ne segue che la realizzazione della nuova Autostrada Regionale Cispadana e della relativa viabilità complementare porta benefici per quanto riguarda la viabilità che connette la località Palazzina al centro di Massa Finalese.

Per quanto riguarda la richiesta della realizzazione di una viabilità ciclabile e pedonale a lato della S.P.8 da e verso il centro di Massa Finalese, essendo a disposizione le rilevazioni dei flussi veicolari nell'ora di punta del 2011 sull'infrastruttura in esame, tali valori sono stati confrontati con quelli previsti negli scenari progettuale e programmatico del 2017 (anno di apertura di Cispadana).

La seguente tabella mostra i flussi di traffico bidirezionali rilevati nell'ora di punta del mattino 8:00-9:00 (periodo temporale in cui la rete stradale è sottoposta al maggior carico veicolare giornaliero), quelli previsti al 2017 nello scenario di progetto e quelli dello scenario programmatico (sempre al 2017). I flussi sono bidirezionali in veicoli equivalenti (dove 1 veicolo pesante equivale a 2 veicoli leggeri) e l'indice di saturazione è stato calcolato come rapporto tra il flusso di traffico complessivo e la capacità massima oraria della strada. Solitamente si considerano accettabili valori dell'indice di saturazione inferiori al 75%, con valori superiori la fluidità del traffico peggiora tendendo a creare situazioni di congestione sempre più elevata quando il valore F/C si avvicina all'unità.

Strada	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Rilievi 2011 (ora di punta)		Scenario progettuale 2017 (ora di punta)		Scenario programmatico 2017 (ora di punta)	
		Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità
SP 8	2000	470	24%	520	26%	550	28%

I risultati del modello di traffico mostrano come l'incremento dei flussi veicolari previsto per il 2017

rispetto allo stato attuale sia molto limitato sia nello scenario progettuale che in quello programmatico. Inoltre, lo scenario di progetto mostra un traffico inferiore a quello programmatico. Pertanto, si può affermare che la realizzazione di Cispadana non comporti incrementi di traffico sull'infrastruttura in esame e dunque l'eventuale realizzazione di una viabilità ciclabile e pedonale a lato della S.P.8 non possa essere giustificata dalla previsione di incrementi di traffico causati da Cispadana, in quanto essi non sussistono.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	0015_PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Lucia Manzi

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.7	Progettazione Stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	APO10 - V27			
<u>Testo del Parere:</u> Il Comune ha chiesto di mantenere transitabile per tutte le tipologie di veicoli la S.P. 468 in corrispondenza del sottovia al tracciato autostradale nelle vicinanze del casello in località Palazzina e di modificare il collegamento tra la s.c. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale Emilia, riorganizzandone il tratto tra Via Santa Maria e la rotatoria di collegamento con la strada di adduzione al casello.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> Il Presidente prende atto delle sopra riportate richieste, ritenendole accoglibili seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che le stesse saranno sviluppate nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> In fase di progettazione definitiva la SP468 è mantenuta transitabile per tutte le tipologie di veicoli ridefinendo il franco altimetrico al di sotto del ponte (WBS: APO10). Il tracciato della viabilità in progetto (V27) compreso tra via S. Maria e la rotatoria del Casello è stato modificato, ossia il tratto iniziale della nuova viabilità è stato allontanato dalla S.P.468, risolvendone il conflitto per tale tratto, inoltre il nuovo tracciato segue meglio i confini degli appezzamenti agricoli. La via S. Maria, interrotta dalle opere in progetto, è stata prolungata verso est ed immessa con un'intersezione a "T" nella viabilità in progetto V27.				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_12_A PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_13_A PD_0_V27_VCS27_0_SD_PP_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing.Luca Piacentini, Ing. Antonio De Fazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.8,1	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	S01, S02, S03, S04, S05, S06			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha chiesto, per quanto attiene alle opere di mitigazione ambientale, di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. garantire il minor inquinamento acustico ed atmosferico anche agli insediamenti abitativi in prossimità del tracciato autostradale ed in particolare in prossimità del casello; 2. prevedere mitigazioni per l'abbattimento dei rumori, polveri, impatti percettivi sull'urbanizzato esistente 3. prevedere mitigazioni per l'abbattimento del rumore con barriere fonoassorbenti e/o fonoisolanti artificiali, realizzate con materiale che non ostacoli la vista oltre la barriera e con profilo della struttura curvilineo; 4. prevedere mitigazioni dell'impatto acustico con interventi passivi: possibilità di estenderli, a tutti gli edifici compresi nella fascia di 250 m., laddove non risulti sufficiente il decadimento del suono per la distanza e non siano previste barriere; 5. integrare le barriere artificiali con interventi di mitigazione naturale (riforestazione) tali da mitigare l'impatto percettivo delle barriere stesse e relativo effetto di sconfinamento; 6. minimizzare gli impatti del processo di cantierizzazione, in particolare valutare il consumo anche temporaneo di suolo (strade di servizio laterali) e nelle aree di valenza naturalistica e a ridosso dei corsi d'acqua; 7. prevedere che la fascia arborea sia a Nord che a Sud del tracciato sia continua, di profondità differenziata e comunque consistente (dimensione trasversale 100-150 m.); chiede che siano previste essenze autoctone e, allo stesso tempo, di rapida crescita. 8. prevedere interventi di riforestazione lungo tutto il tracciato, con modalità ed approfondimenti da definire in sede di progettazione definitiva; 9. individuare opere di mitigazione ambientali ed acustiche in conformità alle previsioni del PRG ed in particolare la realizzazione del Bosco Urbano in adiacenza alla golena del Fiume Panaro contenuto nel programma d'area GAL CISPADANO "Territorio Rurale della Pianura Cispadana" 10. evitare, nella misura massima possibile, l'uso della viabilità ordinaria per il passaggio dei mezzi di cantiere, realizzando una viabilità apposita da rinaturalizzare alla fine dei lavori laddove non sia possibile trasformarla in percorsi ciclo-pedonali. 11. rendere compatibile il tracciato autostradale con la trama del paesaggio agrario; 12. soluzione delle interferenze di maggior criticità e tutela delle capacità produttive del territorio agricolo; 13. conservazione e soprattutto ripristino delle aree a valenza naturalistica, e costituzione di una rete ecologica; 14. il potenziamento del patrimonio vegetazionale soprattutto nelle aree di cantiere al termine della loro utilizzazione, e negli ambiti che rimarranno di scarso interesse agricolo per la frammentazione 15. compensazioni ambientali costituite da opere pubbliche finalizzate al risparmio energetico (fotovoltaico sulle barriere acustiche come possibile costituzione di centrale elettrica a favore di edifici pubblici, ecc...) 16. necessità di un'attenta valutazione dei temi "espropri" e "compensazioni" 17. esplicitare un programma di gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale tale da assicurarne la costante funzionalità. 				

18. progettare e dimensionare le opere di mitigazione a verde come occasione per sottolineare e valorizzare l'orditura del paesaggio interferito (ad esempio l'utilizzazione diffusa a questo scopo dei reliquati agricoli).

19. intervenire nei terreni destinati al rimboschimento prima dell'inizio della costruzione dell'Autostrada, in modo che la riforestazione e la conseguente mitigazione preceda la perdita di naturalità-biodiversità del territorio, con conseguente abbassamento dell'impatto in fase di cantierizzazione ed innalzamento della qualità della mitigazione durante la fase di esercizio e che sia valutata la sostenibilità della viabilità di cantiere con indicazione degli interventi eventualmente necessari.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).

Relazione di ottemperanza:

Per una migliore e più organica esposizione delle argomentazioni di risposta si è ritenuto opportuno sviluppare alcuni dei punti soprariportati nelle successive sezioni di risposta, e più precisamente:

- i punti 1 e 2 sono trattati nella scheda 41.8.2;
- il punto 3 è trattato nella scheda 41.8.5;
- il punto 7 è trattato nella scheda 41.8.3;
- il punto 9 è trattato nella scheda 41.8.4.

Di seguito si propone la trattazione dei rimanenti aspetti.

4. Sono previsti interventi diretti agli edifici ricettori nel caso gli interventi diretti alla fonte (pavimentazione stradale) o quelli indiretti sul cammino di propagazione (barriere antirumore) non consentano di portare al generalizzato e totale rispetto dei limiti di rumorosità.

Lo scopo di questi interventi è quello di migliorare l'isolamento acustico dell'involucro edilizio, in modo che, almeno al suo interno, si raggiungano valori sufficientemente bassi di rumorosità.

In particolare gli interventi attuabili consistono in:

- Sostituzioni dei serramenti esterni con serramenti nuovi, conformi alle prescrizioni del DPCM 5/12/1997
- Installazione di sistemi di ventilazione e/o raffrescamento, che consentano di mantenere all'interno dei locali chiusi condizioni di confort termoigrometrico in tutte le stagioni, evitando così la necessità di dover aprire le finestre per arieggiare i locali.
- Chiusura o insonorizzazione di aperture, griglie, prese d'aria, ed ogni altro eventuale "ponte acustico" presente nell'involucro edilizio.
- L'assieme degli interventi suddetti dovrebbe portare al raggiungimento di un valore dell'isolamento di facciata, $D_{2m,nT}$ pari ad almeno 40 dB, e dunque conforme alle prescrizioni del citato DPCM 5/12/1997.

5. Nell'elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Interventi di inserimento paesistico - ambientale, ripristino e compensazione - Relazione descrittiva generale"** sono state previste diverse soluzioni progettuali in grado di superare la modularità dei diffusi elementi prefabbricati in funzione di una più elevata qualità architettonica e percettiva e, al contempo, finalizzata a raccontare e descrivere il contesto paesaggistico di volta in volta attraversato.

In luogo delle ordinarie barriere opache caratterizzate dal susseguirsi ritmico dei montanti verticali e di

pannelli uniformi si propone l'impiego di diverse tipologie di protezioni, localizzate sia in base alle diverse esigenze di protezione sia in base al contesto paesaggistico attraversato in funzione della profondità di visuale, delle preesistenze adiacenti o di particolari contesti ambientali o naturalistici.

Si prevedono pertanto quattro tipologie di barriere caratterizzate, sul piano dell'armonizzazione, dal grado di permeabilità visiva che garantiscono con l'intorno, in particolare:

1. opache;
2. semitrasparenti, caratterizzate cioè dall'alternarsi di elementi opachi e trasparenti;
3. trasparenti con montanti verticali;
4. trasparenti con ancoraggio puntuale.

In affiancamento alla tipologia 1 sono stati previsti interventi di mitigazione, verso i recettori, a prevalente funzione paesaggistica, quindi accompagnati da filari arborei o arbustivi; nel caso non ci fosse la possibilità di inserire tali mitigazioni è stata studiata una tipologia specifica denominata:

- **Tipologia P3 – Rampicanti per il mascheramento delle barriere acustiche:** è previsto l'impianto delle seguenti specie rampicanti a fianco delle protezioni acustiche: Hedera helix Lonicera caprifolium Vitis vinifera; il sesto di impianto prevede il posizionamento di piante rampicanti di spiccato sviluppo epigeo da posizionare in corrispondenza della spalliera metallica situata alle spalle della barriera di mitigazione acustica. Le piante andranno posizionate lungo la fila di impianto ad una distanza di 1 m l'una dall'altra.

6. Al fine di limitare il consumo di suolo sono state previste le piste di cantiere o controstrade in affiancamento stretto al tracciato autostradale. Per tutte le aree di cantiere è previsto il recupero agronomico, quindi, la restituzione agli usi precedenti. Le aree di cantiere sono sempre state ubicate al di fuori delle zone di valenza naturalistica.

8. Il tracciato autostradale risulta corredato da un ampio contingente di interventi di mitigazione.

Le azioni mitigative proposte risultano trasversali alle specifiche problematiche di settore; si è infatti ricercato il migliore inserimento paesaggistico dell'opera attraverso una progettazione integrata paesaggistico-architettonica degli elementi emergenti dell'infrastruttura.

Nella "Relazione descrittiva generale" sono descritti i criteri adottati nella progettazione degli interventi di mitigazione ambientale, finalizzata all'individuazione delle azioni che, oltre a risolvere puntuali problematiche legate all'infrastruttura di progetto, permettono di perseguire l'obiettivo di un migliore inserimento dell'opera nel territorio e ove possibile una riqualificazione degli ambiti territoriali interferiti.

10. L'osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo. Infatti, il progetto di cantierizzazione prevede la realizzazione di circa Km 24 di piste di cantiere nell'ambito operativo 1 e circa Km 19 nell'ambito operativo 2.

11. Al fine di conseguire una maggiore compatibilità dell'infrastruttura con la trama del sistema agricolo sono stati progettati interventi di mitigazione che diminuiscano la linearità del segno infrastrutturale mediante l'introduzione di siepi e filari che ricostruiscano la rete dei canali e delle viabilità storiche con una giacitura ortogonale rispetto all'autostrada.

12. Come misura di mitigazione per attenuare le sconfigurazioni delle aziende e delle proprietà si propone la realizzazione di un piano di ricomposizione fondiaria delle aree agricole residuali sulla base di un progetto unitario e in base agli usi e indirizzi produttivi presenti e alle esigenze dei soggetti interessati. Il piano di riordino fondiario cercherà quindi di riunire, su adesione volontaria dei proprietari interessati, i terreni rimasti sui fronti opposti delle nuove viabilità. Esso riguarderà quelle proprietà intersecate dai lavori le cui superfici residue risulteranno separate dalle opere realizzate. In particolare, saranno maggiormente interessate alla ricomposizione quelle proprietà dove una piccola porzione del bene unitario originale verrà scollegata dal resto del fondo. Il piano di ricomposizione fondiaria sarà da attuare lungo tutto il tracciato delle nuove viabilità attinenti al progetto complessivo della Cispadana, utilizzando come base informativa il piano di esproprio.

Con questo tipo di intervento, oltre ad aggregare i terreni dispersi, si possono ridurre i problemi gestionali alle aziende agricole provocati dall'infrastrutturazione, soprattutto quelli legati all'allungamento dei tragitti per l'accesso ai campi.

13. L'insieme delle mitigazione con finalità naturalistica è stato previsto lungo tutto il tracciato e potenziato nelle aree di maggiore sensibilità e valenza naturalistica, in particolare a ridosso dei maggiori corsi d'acqua sia naturali che artificiali, in prossimità delle aree di tutela (Rete Natura 2000) ed in funzione della rete ecologica individuata a livello provinciale nei PTCP di riferimento.

14. Per tutte le aree di cantiere è stato previsto il recupero agronomico delle porzioni di territorio occupato al fine di contenere al massimo il consumo definitivo di suolo agricolo.

15. Il progetto prevede la realizzazione di impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici di nuova realizzazione (impianti di potenza 16 kWp sugli edifici di esazione, 19,5 kWp sul CAU, 12,5 kWp sul CSA, 36,4 kWp sulla Sede Concessionario, e 36,4kWp sulla caserma della polizia), che saranno a loro volta dotati di impianto di condizionamento estivo ed invernale ad alta efficienza a pompa di calore geotermica. Si ritiene che la soluzione adottata massimizzi il contributo di produzione dell'impianto fotovoltaico evitando inutili dispersioni dovute alla frammentazione degli impianti collocati sulle barriere acustiche realizzate in itinere. Inoltre i moduli fotovoltaici installati sulle barriere antirumore non si trovano nella condizione ideale per produrre energia. Infatti, l'inclinazione ideale dei moduli fotovoltaici alle nostre latitudini è di 30° rispetto all'orizzontale, mentre su una barriera sarebbero quasi verticali.

16. Nell'ambito della redazione del Progetto Definitivo è stato trattato con accuratezza il tema degli espropri redigendo i piani particellari di esproprio dei Comuni interessati dalla costruzione dell'autostrada e delle sue opere annesse, nonché una dettagliata relazione generale.

L'analisi del quadro ambientale e degli impatti derivanti dalla realizzazione del tracciato di progetto ha consentito di dimensionare ed ubicare all'interno del progetto definitivo specifici interventi di compensazione ambientale. Sono previste due diverse tipologie. **INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE** tramite la realizzazione di fasce tampone per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da nitrati di origine agricola. Il progetto vuole proporre interventi diffusi (sparsi) nelle campagne vicine all'infrastruttura in alternativa ai convenzionali interventi adiacenti al tracciato. Tale tipologia viene realizzata tramite la realizzazione di fasce tampone trasversali e longitudinali. **INTERVENTI DI COMPENSAZIONE ECOLOGICO-NATURALISTICA:** tale intervento si pone l'obiettivo di aumentare la funzionalità ecologica del territorio dei "maceri", attraverso la creazione di elementi naturali (siepi e filari arboreo-arbustivi) in grado di favorire il miglioramento e l'arricchimento della biodiversità ecosistemica.

17. E' stato redatto un piano di manutenzione, con durata quinquennale, che fornisce informazioni sulle modalità e sulle tecniche di intervento nonché indicazioni di massima sulla tempistica delle lavorazioni.

Si precisa, infatti, che per la buona riuscita degli interventi di mitigazione relativi alle opere a verde, quale quelli in oggetto, sono estremamente importanti le cure colturali in quanto la loro omissione potrebbe avere ripercussioni sulla vitalità e l'effetto finale di tutto l'intervento. Oltre alla corretta esecuzione degli interventi, riveste particolare importanza la tempistica delle operazioni da mettere in atto, che dovranno essere programmate in relazione all'andamento climatico locale. La qualità delle tecniche di impianto e degli interventi manutentivi negli impianti a verde è determinante per la riuscita delle opere e per il contenimento dei costi. Il successo degli impianti di forestazione di terreni agricoli dipende infatti in larghissima parte dalla fase di impianto e dalla manutenzione prestata, soprattutto negli anni immediatamente successivi alla messa a dimora. Gli sforzi fatti per le analisi ecologiche e l'individuazione dei set delle specie adatte ai diversi siti può essere facilmente vanificato da un approccio superficiale in fase di attuazione e manutenzione degli impianti

18. Si veda la risposta 11.

19. Durante la prima fase operativa di cantiere (primi 12 mesi circa) sono previste le bonifiche, le operazioni di accantieramento e la realizzazione delle piste di servizio a fianco del futuro sedime autostradale. In ragione di tali operazioni, che implicano lavorazioni con macchine operative, operazioni di scotico e potenziali sollevamenti di polveri, non è possibile mettere a dimora impianti vegetali, onde evitare di comprometterne l'attecchimento. Anche la realizzazione delle opere a verde sulle scarpate autostradali o nelle aree intercluse tra le stesse e le piste di servizio dovrà necessariamente essere subordinata alla realizzazione dei rilevati e delle sistemazioni morfologiche connesse al tracciato. Per quanto riguarda invece gli interventi di rimboschimento, non strettamente

connessi al sedime autostradale ed alle piste di servizio, questi potranno essere programmati già nelle fasi iniziali (sempre dopo il termine dei primi 12 mesi) di realizzazione dell'infrastruttura autostradale, così da avviare in modo tempestivo la nuova sistemazione, con congrui tempi di crescita delle nuove essenze, utili a garantire un esito pienamente percepibile ed ecologicamente efficace a partire dall'entrata in esercizio dell'autostrada.

Nel cronogramma elaborato in questa sede si evidenzia che tutti gli interventi di mitigazione ambientale saranno completati entro il 42° mese, circa quindi tre mesi prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada.

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Interventi di inserimento paesistico - ambientale, ripristino e compensazione - Relazione descrittiva generale"

PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A "Localizzazione cantieri - Relazione"

PD_0_000_0KK000_KK_RT_01_A Relazione

PD_1_A00_AKK000_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 1

PD_2_A00_AKK000_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 2

PD_0_000_0MA00_0_MA_LI_01_A Linee guida per la realizzazione e la manutenzione delle opere a verde

15.

Reggiolo Rolo

PD_0_S01_SFB01_0_IE_PI_03_A

PD_0_S01_SFB01_0_IE_DK_09_A

PD_0_S01_SFB01_0_IM_DK_01

PD_0_S01_SFB01_0_IM_PI_01_A

San Possidonio

PD_0_S02_SFB02_0_IE_PI_03_A

PD_0_S02_SFB02_0_IE_DK_10_A

PD_0_S02_SFB02_0_IM_DK_01_A

PD_0_S02_SFB02_0_IM_PI_01_A

San Felice S/P

PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_04_A

PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_09_A

PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_01_A

PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_01_A

PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_15_A

PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_28_A

PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_02_A

PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_06_A

	<p>PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_16_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_29_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_03_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_09_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_10_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_11_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_17_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_30_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_04_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_17_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_18_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_19_A Cento PD_0_S04_SFB04_0_IE_PI_03_A PD_0_S04_SFB04_0_IE_DK_10_A PD_0_S04_SFB04_0_IM_DK_01_A PD_0_S04_SFB04_0_IM_PI_01_A Poggio Renatico PD_0_S05_SFB05_0_IE_PI_03_A PD_0_S05_SFB05_0_IE_DK_10_A PD_0_S05_SFB05_0_IM_DK_01_A PD_0_S05_SFB05_0_IM_PI_01_A Ferrara sud PD_0_S06_SFB06_0_IE_PI_03_A PD_0_S06_SFB06_0_IE_DK_10_A PD_0_S06_SFB06_0_IM_DK_01_A PD_0_S06_SFB06_0_IM_PI_01_A</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.8,2	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>'- garantire il minor inquinamento acustico ed atmosferico anche agli insediamenti abitativi in prossimità del tracciato autostradale ed in particolare in prossimità del casello;</p> <p>- prevedere mitigazioni per l'abbattimento dei rumori, polveri, impatti percettivi sull'urbanizzato esistente</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Al fine di garantire adeguati livelli di protezione acustica sono stati redatti opportuni Studi acustici per il tracciato autostradale e per le viabilità di adduzione ai sensi dell'art. 10, comma l), dell'Allegato XXI al Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, con la finalità di approfondire, in applicazione della Legge 26 ottobre 1995, n. 447, le varie tematiche inerenti l'impatto acustico generato dalla fase di esercizio della autostrada Cispadana, nonché individuare e dimensionare le opere di protezione antifonica, al fine di garantire i limiti previsti dalla normativa vigente.</p> <p>Nello "Studio acustico" relativo al tracciato autostradale è stato verificato il rispetto dei limiti di legge con particolare attenzione in prossimità dei caselli autostradali e più in generale dei sistemi insediativi, individuando gli opportuni sistemi di mitigazione acustica.</p> <p>Per il contenimento delle emissioni in atmosfera sono state previste mitigazioni naturalistiche con funzione di assorbimento degli inquinanti. Nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento (interconnessioni) per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione si sono adottate tipologie che garantiscano una alta efficienza mitigativa nei confronti della qualità dell'aria. Tale obiettivo verrà perseguito attraverso la messa a dimora di piante con sesto di impianto denso e con capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell'aria (elevata attività fisiologica di produzione primaria e elevata rugosità degli apparati fogliari e della corteccia).</p> <p>Nello specifico sono state individuate le seguenti tipologie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tipologia I1 – Bosco filtro con funzione di mitigazione per l'aria; • Tipologia I2 – Arbusteto filtro con funzione di mitigazione per l'aria. 				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_AC_RG_01_A Relazione di impatto acustico PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.8,3	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>'- prevedere che la fascia arborea sia a Nord che a Sud del tracciato sia continua, di profondità differenziata e comunque consistente (dimensione trasversale 100-150 m.); chiede che siano previste essenze autoctone e, allo stesso tempo, di rapida crescita.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Gli interventi di mitigazione ambientale realizzati tramite la messa a dimora di alberature e arbusti, disposti a filare e/o a nuclei, sono stati diffusamente previsti sia a nord, che a sud del tracciato autostradale. La profondità della fascia è stata modulata di volta in volta in modo differenziato in funzione delle specifiche esigenze di carattere locale, sia in ragione degli elementi fisiografici del territorio, che di puntuali obiettivi di mitigazione da perseguire.</p> <p>La scelta delle specie vegetali da utilizzare negli interventi di mitigazione ambientale è stata effettuata sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica di riferimento e della vegetazione reale che colonizza l'area di studio e le aree limitrofe.</p> <p>Alla luce di questa premessa è risultato immediato e necessario l'utilizzo di sole specie autoctone, che risultano essere in grado di adattarsi con maggiore efficacia alle condizioni pedologiche e climatiche della zona, in quanto insediatesi spontaneamente nel territorio. Tale scelta garantirà una migliore capacità di attecchimento e maggior resistenza ad attacchi parassitari o a danni da agenti atmosferici (es. gelate tardive e siccità) consentendo al contempo di diminuire anche gli oneri della manutenzione. Inoltre si è cercato di privilegiare le specie che possiedono doti di reciproca complementarità, in modo da formare associazioni vegetali polifitiche ben equilibrate e con doti di apprezzabile stabilità nel tempo.</p> <p>Altri fondamentali criteri progettuali che hanno informato la scelta delle specie da impiegare sono stati i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • adattabilità pedologica delle specie vegetali; • prevenzione fitosanitaria a tutela del comparto agricolo (evitando l'impiego di specie "vettori" di agenti patogeni per le colture agricole); • impiego di specie a basso potere allergenico in ambiti urbani; • utilizzo di specie baccifere utili alla fauna in ambito naturale. <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale		

	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_LI_01_A Linee guida per la realizzazione e la manutenzione delle opere a verde</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_AB_01-03_A Abaco delle specie arboree, arbustive ed erbacee di progetto e schemi associativi di impianto</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.8,4	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>'- individuare opere di mitigazione ambientali ed acustiche in conformità alle previsioni del PRG ed in particolare la realizzazione del Bosco Urbano in adiacenza alla golena del Fiume Panaro contenuto nel programma d'area GAL CISPADANO "Territorio Rurale della Pianura Cispadana"</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo – sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico – che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati opportuni approfondimenti in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il PRG vigente, di cui l'ultima variante è stata approvata con D.C.C. n° 25 del 30/03/2011, inserisce tra le sue previsioni il tracciato autostradale; la giacitura del Progetto Definitivo riporta una coerenza sostanziale con quanto pianificato, anche se la previsione è ancora quella di superstrada.</p> <p>Il Bosco Urbano individuato in adiacenza alla golena del fiume Panaro è ubicato in un'area lontana dall'autostrada a fianco del cimitero di Finale Emilia e risulta classificato all'art. 15.3 delle NTA come "Zona G.2 verde pubblico urbano e di quartiere", inoltre è inserito tra le azioni del Programma d'Area "Territorio rurale della Pianura Cispadana" e quindi risulta già inserito in un percorso attuativo specifico non riconducibile alla competenza dell'autostrada di futura realizzazione.</p> <p>Il Programma d'Area "Territorio rurale della Pianura Cispadana", promosso dalla regione Emilia Romagna, in accordo con le Province di Bologna, Ferrara e Modena, la Società GAL Cispadano e le Amministrazioni locali dell'area, si pone la finalità di perseguire nuove dinamiche di sviluppo sostenibile adatte al territorio rurale in questione. Per il comune di finale Emilia è previsto il "Progetto pilota bosco urbano" tra le azioni progettuali C – art. 11 "Fruizione delle aree naturali e potenziamento dei servizi per l'ambiente e per l'agricoltura biologica" a cui è stato assegnato uno specifico finanziamento. Anche in questo caso si riscontra la previsione di percorso attuativo specifico non riconducibile alla competenza dell'autostrada di futura realizzazione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.8,5	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Prevedere mitigazioni per l'abbattimento del rumore con barriere fonoassorbenti e/o fonoisolanti artificiali, realizzate con materiale che non ostacoli la vista oltre la barriera e con profilo della struttura curvilineo;</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo – sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico – che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati opportuni approfondimenti in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si prevedono quattro tipologie di barriere caratterizzate, sul piano dell'armonizzazione, dal grado di permeabilità visiva che garantiscono con l'intorno, in particolare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. opache; 2. semitrasparenti, caratterizzate cioè dall'alternarsi di elementi opachi e trasparenti; 3. trasparenti con montanti verticali; 4. trasparenti con ancoraggio puntuale. <p>Gli elementi di transizione inseriti ai margini della barriera, dettati da esigenze di miglioramento acustico mantengono un forte valore architettonico e percettivo rendendo graduale e più leggero l'innesto percepito di tale elemento di partizione rispetto alla profondità del paesaggio.</p> <p>Analoghe finiture sono previste per i manufatti di barriera fonoassorbente "semitrasparenti"; in tale soluzione tuttavia, gli elementi orizzontali in lamiera riportanti le cromie prevalenti del paesaggio sono fissati su pannelli retrostanti vetrati, alternando così, in un ideale e suggestivo dialogo, i colori di sintesi della complessità tonale del contesto al paesaggio stesso.</p> <p>In ambiti di particolare pregio naturalistico o paesaggistico, laddove reso possibile dalle esigenze di protezione antifonica, si è colta la necessità di garantire una visuale più ampia sul contesto circostante; per tali tratti si prevede pertanto l'impiego di barriere fonoisolanti trasparenti in lastre di vetro con montanti verticali; in alcuni tratti ritenuti di strategica importanza percettiva, infine, per tali barriere fonoisolanti trasparenti è prevista una tipologia con montante arretrato esterno ed ancoraggi puntuali che aumenti ulteriormente la percezione di leggerezza e forte trasparenza del manufatto e la relazione con l'intorno.</p> <p>Si è considerata inoltre la necessità di garantire un'integrazione paesaggistica dei diversi manufatti non solo in relazione alla percezione degli utenti stradali ma anche rispetto alle viabilità secondarie e ciclopedonali limitrofe, nonché a una percezione più ampia del paesaggio da particolari punti di vista; per tale motivo, in alcuni tratti di particolare rilevanza si prevede il fissaggio ai fronti sul lato recettore delle barriere acustiche di apposite reti di supporto per l'inverdimento mediante rampicanti, al fine di mitigare i manufatti dell'infrastruttura anche in funzione dei fruitori lenti del territorio.</p>				

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Interventi di inserimento paesistico - ambientale, ripristino e compensazione - Relazione descrittiva generale"
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.9	Ambiente	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha fatto presente che il progetto dell'autostrada Cispadana comporta variante allo strumento urbanistico vigente (Variante Generale al P.R.G. approvata con deliberazione di Giunta Provinciale n. 432 del 30/11/2001 e successive varianti specifiche) in quanto l'attuale pianificazione comunale prevede il vecchio tracciato di superstrada.</p> <p>Il Comune ha chiesto di effettuare in alcune specifiche situazioni quali la vicinanza a centri e località abitate, nello specifico la zona in corrispondenza del casello in località "La Palazzina" – simulazioni visive di inserimento dell'opera ad altezza d'uomo e non solo attraverso viste aeree e dall'alto; tali simulazioni devono infatti consentire, nelle situazioni sopraccitate, di valutare correttamente gli effetti dell'opera in termini di reale percezione del paesaggio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>"Il Presidente da' atto che nello Studio di Impatto Ambientale saranno effettuati i rendering richiesti di simulazione dell'inserimento delle infrastrutture nel territorio al fine di poter dare ai soggetti interessati ad esprimersi nelle successive fasi una valutazione esaustiva sull'impatto visivo delle opere"</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La documentazione di progetto è stata integrata da significative simulazioni fotografiche che consentono di rappresentare con realistica precisione la configurazione finale del paesaggio percepito, una volta realizzata l'infrastruttura e completati gli interventi di mitigazione previsti. A tal fine è stato effettuato un sopralluogo con l'ausilio di un elicottero che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota su tutto il corridoio territoriale interessato dall'autostrada. Inoltre sono stati effettuati ulteriori sopralluoghi in situ finalizzati alla realizzazione di una campagna fotografica da terra presso i luoghi direttamente interessati dalle opere di progetto, nonché ottenere una ricognizione di area vasta, anche al fine di verificare il bacino d'intervisibilità dell'autostrada rispetto al territorio aperto. Sulla base dei supporti fotografici così acquisiti, è stato possibile elaborare un set di simulazioni fotografiche, sia con viste da terra che aeree, che consentissero di rappresentare l'integrazione delle opere di progetto (viadotti, svincoli, autostazioni, corpo autostradale, opere di mitigazione, ecc...) con gli elementi peculiari del paesaggio (centri abitati, viabilità esistenti, corsi d'acqua, ambiti protetti, ecc...). Complessivamente sono state sviluppate n° 49 simulazioni fotografiche afferenti al tracciato autostradale (26 viste aeree e 23 viste da terra) e n° 9 simulazioni afferenti alle viabilità di adduzione (tutte con viste da terra).</p> <p>E' stata, infine, sviluppata l'analisi di intervisibilità dell'opera su tutto il tracciato autostradale, che ha consentito di definire in modo sistematico la percezione dell'infrastruttura stessa nelle sue diverse configurazioni morfologiche e strutturali, rispetto ai potenziali luoghi in cui è possibile acquisirne un'immagine diretta.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale		

	<p>PD_0_000_00000_0_IA_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera</p> <p>PD_0_D01_DMA00_0_MA_FO_01_A Fotomosaico e simulazione fotografica di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D03_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D04_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.10	Legale	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha chiesto l'installazione di sistemi di controllo della velocità (tutor), in quanto la riduzione della velocità è fattore fortemente influenzante sulla riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti, con la previsione che gli introiti siano assegnati al Comuni, ciascuno per il tratto di competenza.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa, che in merito alla richiesta avanzata sarà effettuato un approfondimento normativo in materia; pur condividendo che sistemi di rilevazioni della velocità possono fungere da deterrente per evitare comportamenti non conformi alle regole del Codice della Strada, sarà valutata la possibilità di realizzare "tutor" e la destinazione degli eventuali introiti sarà regolamentata dalla vigente normativa.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si conferma che, in piena conformità con quanto dettato dal codice della strada, saranno adottate le misure necessarie per il monitoraggio della circolazione ed in particolare il controllo del rispetto dei limiti di velocità.</p> <p>La dotazione impiantistica dell'autostrada, prevista nel progetto definitivo, è tale da essere eventualmente compatibile con strumenti di controllo automatico della velocità media ai fini sanzionatori previsti nel codice della strada, quale il citato sistema Tutor.</p> <p>La scelta della strumentazione ritenuta più adeguata a tale rilevazione verrà fatta al momento della messa in funzione dell'infrastruttura dal Concessionario di concerto con Polizia Stradale, che per legge è l'unico soggetto titolato all'uso di un sistema per la rilevazione e il sanzionamento delle infrazioni accertate.</p> <p>In merito alla destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, si precisa che ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs n. 285/1992 tali sanzioni sono emesse ed incassate direttamente dallo Stato e non sono quindi, in nessuna misura, gestite dal Concessionario.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	ARC S.p.a.			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.11	Pavimentazioni	Comune di Finale Emilia	Modena	Finale Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<u>Testo del Parere:</u> Il Comune ha chiesto la conferma della realizzazione dello strato di usura con conglomerato bituminoso Drenante Fonoassorbente in doppio strato (DDL).				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> Il Presidente conferma che quanto è previsto nel progetto preliminare sarà riconfermato nel progetto definitivo.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> Il progetto definitivo conferma la realizzazione dello strato di usura della pavimentazione autostradale con conglomerato bituminoso Drenante Fonoassorbente in doppio strato (DDL).				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A00_ACS00_0_SD_RC_01_A: ASSE AUTOSTRADALE (COMPRESIVO DEGLI INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE) - Autostrada - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Prof. Ing. Lorenzo Domenichini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
41.12	Progettazione stradale	Comune di Finale Emilia	Modena	Emilia
<u>WBS coinvolte</u>	S03			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente cede la parola al rappresentante del Comune di Finale Emilia il quale evidenzia che nell'ambito del confronto con la Regione è stato colto il senso delle questioni tecniche sollevate ed esprime soddisfazione in particolare per l'accoglimento della messa in sicurezza in località Palazzina, nonché per il rinvio ad una successiva valutazione di alcuni interventi richiesti. Rinvia agli specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti per le questioni riguardanti la tempistica di finanziamento delle opere collaterali all'autostrada, invitando a tenere conto della rinuncia del Comune al collegamento Bondeno-Finale Emilia.</p> <p>Il Rappresentante del Comune puntualizza altresì che in relazione alla collocazione del casello di San Felice sul Panaro-Finale Emilia le localizzazioni suggerite dal Comune stesso sono una a Nord-ovest rispetto al progetto preliminare e una sulla SP 2 Panaria Bassa come sopra descritto. Il Comune chiede pertanto che sia rinviata alla fase progettuale successiva la valutazione sull'ottimale localizzazione del casello.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>--</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La posizione del casello di Finale Emilia – San Felice è stata ottimizzata e recepisce tutte le considerazioni degli enti pubblici interessati.</p> <p>La richiesta è analoga a quella riportata nella scheda ID41.1, per maggiore completezza si veda la risposta a tale osservazione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		0978_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_12_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.1,1	Ambiente	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Ferrara ha comunicato, con nota del 05/05/2011 - acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0118445 del 12/05/2011, che:</p> <p>- Gli elaborati del "Progetto autostradale" prodotti dal concessionario in data giugno 2010, risultano conformi al vigente Piano Strutturale Comunale di Ferrara e che invece non vi è conformità col vigente Piano Regolatore Generale, precisando, conseguentemente, che a seguito dell'elaborazione del piano particellare degli espropri, occorrerà -se il PRG sarà ancora vigente e non sostituito dal Piano Operativo Comunale- adeguare detto strumento con l'apposizione dei vincoli espropriativi.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene quasi tutti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Per quel che riguarda il collegamento tra il futuro casello di Poggio Renatico e la SP 66 il Presidente - ribadendo che nella presente conferenza di servizi vengono esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In relazione all'eterogeneità ed alla complessità delle argomentazioni afferenti all'istruttoria del Comune di Ferrara, formulata in sede di Conferenza di Servizi Preliminari, si è ritenuto opportuno, in questa sede, sviluppare un quadro organico di risposte sintetiche articolate rispetto alla struttura metodologica dello Studio di Impatto Ambientale, rinviando alla consistente documentazione specificatamente elaborata, qualsiasi ulteriore verifica ed approfondimento.</p> <p>Quadro di riferimento programmatico</p> <ul style="list-style-type: none"> • nell'elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" al par. A.4.5.7 è stata verificata la coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale; al par. A.4.6.13 è stata verificata la coerenza sia con Il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) contro dedotto con Delibera di Consiglio Comunale n° 91706/08 del 03/12/2008, che con il Piano Regolatore Generale del Comune di Ferrara, approvato con delibera regionale n° 1309 del 11/04/1995, ultima variante specifica approvata con D.C.C. n° 17 del 03/07/06. • Al par. A.4.5.9 è stata verificata la coerenza con Il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'aria della Provincia di Ferrara (PTRQA), approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 29-03-07. • Al par. A.4.5.8 è stata verificata la coerenza con Il 3° Piano Infraregionale Attività Estrattive per la Provincia di Ferrara (2009-2028), che è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale 				

n°78 del 28/07/2010 e approvato sempre dal Consiglio Provinciale con Delibera n°53 del 25/05/2011 ed è in vigore dal 22/06/2011, data della pubblicazione sul BUR.

Quadro di riferimento progettuale

- nell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”** sono riportati i fabbisogni globali suddivisi per i due ambiti operativi in cui è stata suddivisa l'opera. E' esposto il bilancio materia con individuati i materiali che potranno essere recuperati nell'ambito degli scavi da realizzarsi per l'opera stessa. Infine, si riportano le quantità di materiale che dovranno essere fornite da provenienza esterna al cantiere, calcolata mediante la compensazione tra fabbisogni e scavi (possibile solo per inerti da rilevato e vegetale).
- L'analisi del tema relativo alla *Gestione delle terre e rocce da scavo* è stata dettagliatamente sviluppata nell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 “Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo”**.
- L'analisi del tema *Interferenza opera di progetto – corpi idrici superficiali* è stata dettagliatamente sviluppata nell'elaborato **PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A “Relazione Idraulica Acque di Piattaforma”**.
- Nell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”** sono descritti i criteri generali adottati per il dimensionamento e l'ubicazione delle differenti tipologie di aree di cantiere, nonché una puntuale descrizione dell'ubicazione e delle caratteristiche funzionali (impianti, attrezzature, installazione fisse, ecc.) delle differenti tipologie di cantiere. Al fine di consentire un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali e dimensionali di ogni singola area di cantierizzazione, si è prodotta una specifica documentazione (elaborati di riferimento: **PD1A00AKK000KKFS01 – “Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 1”** e **PD2A00AKK000KKFS01 - “Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 2”**), da cui è possibile evincere, per ogni singolo Ambito Operativo, le seguenti informazioni: localizzazione territoriale delle aree di cantiere, documentazione fotografica dei siti, verifica dell'ubicazione territoriale delle aree di cantiere rispetto ai vincoli di carattere ambientale, schema planimetrico e distributivo delle aree di cantiere, schede riepilogative con indicazione del numero presunto degli addetti, delle tipologie dei fabbricati (numero e relative destinazione d'uso), delle caratteristiche dei depositi e degli stoccaggi, degli impianti, nonché del numero e delle tipologie delle macchine operative, ecc... La descrizione è stata articolata in funzione delle differenti tipologie di aree di cantiere che caratterizzano il processo realizzativo dell'opera: campi base, aree di stoccaggio provvisorio, campi prove per l'esecuzione della tecnica di stabilizzazione a calce dei rilevati, aree operative.
- L'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”** contiene una sintesi dello studio di traffico del progetto definitivo. Lo studio di traffico, redatto in questa fase e significativamente aggiornato rispetto al progetto preliminare, ha portato alla definizione del grafo di rete, ha definito gli scenari futuri di riferimento ed ha valutato in modo dettagliato il traffico indotto, sia sul nuovo asse autostradale, che sul sistema di viabilità ordinarie esistenti, afferenti allo stesso.

Quadro di riferimento ambientale

- EMISSIONI IN ATMOSFERA

La stima delle emissioni inquinanti da traffico stradale è oggetto di una metodologia ufficiale europea che mantiene aggiornate, sulla base delle nuove informazioni messe a disposizione dalla ricerca, le indicazioni per la stima delle emissioni a partire dai fattori d'emissione (“**Emission Factors**” = **EF**, valori di emissione per unità di percorrenza), relativi ai singoli veicoli appartenenti a categorie codificate.

Tale metodologia è implementata in un programma informatico, denominato COPERT, concepito per calcolare emissioni da traffico aggregate a livello nazionale. COPERT è stato realizzato a cura

dell'Università della Tessalonica (Grecia), su incarico dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA), nell'ambito delle attività del Centro Tematico Europeo sull'Atmosfera e sul Cambiamento Climatico (ETC-ACC). Distribuito per la prima volta nel 1989, è stato aggiornato negli anni, fino alla versione attuale (COPERT 4), rilasciata nel 2007 (Samaras et al., 2007). Sulla base della metodologia COPERT, è stato sviluppato da ARIANET S.r.l. un programma di calcolo delle emissioni inquinanti da traffico stradale denominato TREFIC (*TR*affic *E*mission *F*actor *I*mproved *C*alculation). TREFIC prevede, per molti degli inquinanti atmosferici tipici del traffico (NO_x, N₂O, SO_x, VOC, CH₄, CO, CO₂, NH₃, particolato, metalli pesanti, diossine e furani), la valutazione degli EF in termini di massa d'inquinante emessa per unità di percorrenza (g/km). L'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria dell'ambito territoriale interessato dalla nuova Autostradale Regionale Cispadana è effettuata: a livello provinciale sulla base dei dati registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tali dati, sono stati reperiti nei Rapporti di Qualità dell'Aria delle province citate, disponibili sul sito <http://www.arpa.emr.it>. Inoltre la caratterizzazione è stata implementata sulla base dei risultati di una campagna di monitoraggio condotta con mezzo mobile nel mese di agosto 2011 in due siti di misura, in prossimità del futuro tracciato autostradale. Sono infine state redatte delle mappe – differenza, tra l'ante operam ed il post operam relativamente all'esercizio dell'autostrada.

Nel piano di mitigazioni ambientali è stata prevista una serie di specifici interventi per contenimento dell'emissioni di CO₂ attraverso l'introduzione di due tipologie di mitigazione per la vegetazione: **Tipologia I1** – Bosco filtro con funzione di mitigazione per l'aria e **Tipologia I2** – Arbusteto filtro con funzione di mitigazione per l'aria. Nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento (interconnessioni) per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione si sono adottate tipologie che garantiscano una alta efficienza mitigativa nei confronti della qualità dell'aria. Tale obiettivo verrà perseguito attraverso la messa a dimora di piante con sesto di impianto denso e con capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell'aria (elevata attività fisiologica di produzione primaria e elevata rugosità degli apparati fogliari e della corteccia).

- RUMORE

Nell'elaborato **PD_0_D00_D0000_0_IA_SH_02_A “Censimento dei Ricettori – Schede”** è stato eseguito l'aggiornamento di tutti i recettori acustici individuati in una fascia di 250 m, ovvero 500 m per i recettori sensibili, in cui viene identificata oltre alla destinazione residenziale anche la tipologia edilizia e d'uso. Si sottolinea che lo studio acustico e la valutazione dei livelli sonori indotti dalla fase di esercizio dell'autostrada è stata rivista e approfondita rispetto al Progetto Preliminare.

Sono stati prima di tutto definiti i livelli sonori ante operam dell'area di studio:

- **PD_0_000_00000_0_IA_MA_01_A-14_A Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno;**
- **PD_0_000_00000_0_IA_MA_15_A-28_A Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno.**

Per la valutazione dell'impatto acustico nella fase di esercizio sono state redatte due serie cartografiche in cui trovano rappresentazione i livelli acustici nel periodo diurno e notturno per una fascia di 500 m per lato dal bordo autostradale, con e senza mitigazioni; di seguito si riporta l'elenco di tali elaborati:

- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MS_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno senza mitigazioni;**
- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MS_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno senza mitigazioni;**
- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MM_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno con mitigazioni;**
- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MM_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno con mitigazioni.**

- FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

All' interno dell'ambito provinciale di Ferrara, il tracciato autostradale interferisce con un sito

appartenente al sistema di Rete Natura 2000: il SIC-ZPS IT4060012 "*Fiume Po da Stellata a Mesola, cavo Napoleonico*". Nell'ottica quindi di valutare e quantificare in modo adeguato eventuali possibili incidenze di tipo diretto e indiretto sugli obiettivi di conservazione del sito, e dimensionarne quindi i corretti interventi di mitigazione ambientale, si è proceduto alla redazione di uno specifico Studio per la Valutazione di Incidenza come previsto dalle normative comunitarie. Lo Studio per Valutazione di Incidenza, è stato strutturato come un documento di valutazione indipendente dallo Studio di Impatto Ambientale, seppure ad esso allegato, in quanto ne costituisce un grado di approfondimento specifico. Tale studio si compone di una relazione e di specifici elaborati grafici.

Nel Quadro di riferimento ambientale (elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A-06_A**) vengono riportati i risultati del puntuale censimento di tutti i maceri presenti nell'intorno dell'infrastruttura con particolare riferimento alla destinazione e al valore ambientale di ciascuno. I maceri possono essere interferiti in due modi dal tracciato: interferenza totale che comporta l'interramento dello stesso ed interferenza parziale, per cui l'interramento è relativo ad una parte contenuta del macero, che viene perciò ripristinato anche se con dimensioni ridotte. Lo SIA ha inoltre colto alcuni degli obiettivi della Rete Ecologica Provinciale, infatti nel PTCP di Ferrara art. 27-quater "*Rete Ecologica Provinciale (REP)*", viene individuata parte dell'area attraversata dall'infrastruttura (tra i Comuni di Cento e Sant'Agostino), come "*Areale dei maceri*" ossia "*ampie porzioni di territorio corrispondenti a contesti territoriali con particolari connotazioni che devono essere salvaguardate e il più possibile potenziate con politiche unitarie*". Pertanto per tale ambito che attualmente risulta caratterizzato da numerosi "maceri isolati", spesso marginalizzati dalle attività agricole a bacini di raccolta delle acque per l'irrigazione o ad ambienti per l'acquacoltura o ancora lasciati alla libera evoluzione, sono stati previsti interventi di riconnessione ecologica attraverso la creazione di siepi arboreo-arbustive di collegamento tra le diverse zone umide. Tale intervento si pone l'obiettivo di aumentare la funzionalità ecologica del territorio attraverso la creazione di elementi naturali in grado di favorire il miglioramento e arricchimento della biodiversità ecosistemica.

Le mitigazioni per la fauna terrestre sono state progettate sulla base del contesto zoogeografico, che ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica. In particolare il progetto autostradale prevede la creazione sia di **punti di permeabilità ecologica** (codice identificativo PF), ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia **interventi diretti di de-frammentazione e riconnessione ecologica** (codice identificativo ID), attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre. In particolare gli interventi di deframmentazione sono stati distribuiti in modo omogeneo lungo il tracciato dell'infrastruttura al fine di ridurre l'effetto di barriera distributiva, gli interventi di riconnessione sono stati previsti in corrispondenza di situazioni puntuali dove l'infrastruttura di progetto intersecando il reticolo idrografico (principale e secondario) e la viabilità esistente avrebbe generato aree intercluse isolate. Le diverse tipologie di passaggio per la fauna sono state progettate anche in relazione alle caratteristiche dimensionali del rilevato stradale cercando di favorire, ove possibile, una distribuzione omogenea con alternanza di scatolari di dimensioni 120x110 cm (idonei alla fauna di piccola taglia come anfibi, rettili e micromammiferi) e di scatolari di 150x180 cm (idonei alla fauna di media taglia (lagomorfi, mustelidi e piccoli carnivori). Infine, nelle aree site all'imbocco ed all'uscita del passaggio per la fauna è stato previsto l'impianto di arbusti autoctoni (tipologia N3) che forniranno riparo ed eventualmente fonti alimentari per gli animali selvatici e creeranno il cosiddetto "invito" al passaggio. Tali passaggi consolidano e migliorano, quindi, la rete ecologica esistente grazie alla quale gli animali possono irradiarsi liberamente sul territorio diminuendo così la frammentazione e l'isolamento delle popolazioni indotte dall'iniziale costruzione dell'asse autostradale. Il progetto definitivo ha dimensionato ben 71 passaggi "dedicati" per la fauna terrestre. Considerando che l'asse autostradale ha uno sviluppo planimetrico di Km 64+666, si ha il posizionamento di un punto dedicato al mantenimento della continuità ecologica ad una distanza media di circa soli 870 metri.

- **SISTEMA AGRICOLO**

I principali aspetti del settore agroalimentare nei territori attraversati dall'asse autostradale sono stati puntualmente analizzati all'interno del SIA – Quadro di riferimento ambientale. Nella consapevolezza che per inquadrare un territorio destinato all'insediamento di una infrastruttura la scala di analisi non

può limitarsi alle sole zone ricadenti nell'ambito del solo corridoio territoriale afferente all'opera, si è ritenuto di approfondire vari segmenti delle caratteristiche del sistema agroalimentare (agricoltura e industria alimentare) sia alla scala vasta che alla scala locale. L'indagine è partita quindi dall'analisi sul sistema regionale per focalizzare le principali determinanti che agiscono "sul" e "nel" sistema e le connotazioni del settore primario regionale, proseguendo con la scala provinciale e terminando con quella comunale (per i soli comuni e aree interessati dalle opere).

Al fine di consentire l'identificazione dei sistemi agrari potenzialmente interferiti dalle opere, sono stati operati degli approfondimenti sul sistema agro-alimentare nel suo complesso, con attenzione al sistema delle aziende agricole, agli ordinamenti produttivi vegetali e zootecnici, a elementi di multifunzionalità (colti per l'attività agrituristica), nonché alle filiere produttive (tra cui le produzioni tipiche e biologiche) e alle industrie alimentari locali. L'indagine è stata svolta attingendo ad informazioni della bibliografia specializzata (tra le fonti utilizzate: Inea, Ismea, Istat, Ist. Tagliacarne, Smea, Regione Emilia Romagna, ecc...), all'elaborazione dei dati censuari e regionali, a ricerche originali e all'esame dei principali parametri di produttività economica.

- **PAESAGGIO**

La documentazione di progetto è stata integrata da significative simulazioni fotografiche che consentono di rappresentare con realistica precisione la configurazione finale del paesaggio percepito, una volta realizzata l'infrastruttura e completati gli interventi di mitigazione previsti. A tal fine è stato effettuato un sopralluogo con l'ausilio di un elicottero che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota su tutto il corridoio territoriale interessato dall'autostrada. Inoltre sono stati effettuati ulteriori sopralluoghi in situ finalizzati alla realizzazione di una campagna fotografica da terra presso i luoghi direttamente interessati dalle opere di progetto, nonché ottenere una ricognizione di area vasta, anche al fine di verificare il bacino d'intervisibilità dell'autostrada rispetto al territorio aperto. Sulla base dei supporti fotografici così acquisiti, è stato possibile elaborare un set di simulazioni fotografiche, sia con viste da terra che aeree, che consentissero di rappresentare l'integrazione delle opere di progetto (viadotti, svincoli, autostazioni, corpo autostradale, opere di mitigazione, ecc...) con gli elementi peculiari del paesaggio (centri abitati, viabilità esistenti, corsi d'acqua, ambiti protetti, ecc...). Complessivamente sono state sviluppate n° 49 simulazioni fotografiche afferenti al tracciato autostradale (26 viste aeree e 23 viste da terra) e n° 9 simulazioni afferenti alle viabilità di adduzione (tutte con viste da terra).

E' stata, infine, sviluppata l'analisi di intervisibilità dell'opera su tutto il tracciato autostradale, che ha consentito di definire in modo sistematico la percezione dell'infrastruttura stessa nelle sue diverse configurazioni morfologiche e strutturali, rispetto ai potenziali luoghi in cui è possibile acquisirne un'immagine diretta.

- **MONITORAGGIO**

Nella redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) si sono considerati i contenuti presenti nelle indicazioni preliminari per la redazione PMA dello Studio Preliminare Ambientale, le indicazioni delle Linee Guida per la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale della Commissione Speciale VIA (2004), nonché le specifiche tecniche emanate da ISPRA e la normativa tecnica di riferimento.

Per la redazione del PMA si è proceduto con:

- definizione del quadro informativo esistente, identificazione ed aggiornamento dei riferimenti normativi e bibliografici;
- scelta delle componenti ambientali;
- scelta degli indicatori ambientali;
- scelta delle aree da monitorare;
- strutturazione delle informazioni;
- programmazione e fasizzazione (ante operam, corso d'opera e post operam) delle attività.

Oltre alla fase conoscitiva del progetto e dell'ambito territoriale in cui è ubicata e quella di monitoraggio con definizione di tutte quelle variabili necessarie all'esecuzione dei rilievi, risulta fondamentale, al fine di assicurare l'uniformità delle misure rilevate nelle diverse fasi del MA, garantire le operazioni di:

- controllo e validazione dei dati;
- archiviazione dei dati e aggiornamento degli stessi.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A “Quadro di riferimento programmatico – Relazione”

PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”

PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A “Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 1/3”;

PD_0_000_00000_0_IA_RG_05_A “Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 2/3”;

PD_0_000_00000_0_IA_RG_046_A “Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 3/3”;

PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A “Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione – 1/2”;

PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A “Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione – 2/2”;

PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A “Localizzazione cantieri – Relazione”

PD_0_000_00000_0_IA_IT_02_A “Planimetria complessiva con indicazione degli ambiti operativi, delle aree estrattive, dei poli di fornitura, degli impianti di deposito e riciclaggio dei materiali inerti di risulta proposti e la relativa designazione delle competenze di approvvigionamento” in scala 1:100.00,

PD_0_A00_A0000_0_IA_PP_01_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti .

PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A Relazione Idraulica Acque di Piattaforma”

PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 “Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo”

PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale

PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-

	<p>ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CT_23-29_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di deframmentazione e riconnessione ecologica a favore della fauna terrestre</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_04-10_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole intersecate</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_11-17_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole intersecate</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_18-24_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_25-32_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_33-38_A Carta di localizzazione e distanza dall'asse degli allevamenti e delle attività agroalimentari nel buffer di 500 m</p> <p>SIC/ZPS IT4060016 "FIUME PO DA STELLATA A MESOLA E CAVO NAPOLEONICO"</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_RG_02_A Relazione</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_CO_02_A Corografia generale</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_CH_02_A Carta degli habitat</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_CY_02_A Carta delle incidenze del progetto sul sito natura 2000</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_DF_02_A Documentazione fotografica</p> <p>PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A Relazione generale</p> <p>PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A Relazione di sintesi</p> <p>PD_0_000_00000_0_MN_CO_01-06_A Corografia generale di progetto con indicazione dei punti di monitoraggio ambientale</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.1,2	Progettazione stradale	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<u>WBS coinvolte</u>	S06			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>'Occorre prevedere lo spostamento dello svincolo a racchetta tra l'autostrada Cispadana e la S.S. 64 Porrettana a sud della Ferrara-Porto Garibaldi con una rotatoria di collegamento tra la Porrettana e il prolungamento della tangenziale ovest, ciò al fine di creare un collegamento privilegiato fra lo svincolo autostradale e la circonvallazione ovest, disincentivando per contro l'utilizzo della via Bologna come porta di accesso/uscita alla città.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene quasi tutti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Per quel che riguarda il collegamento tra il futuro casello di Poggio Renatico e la SP 66 il Presidente - ribadendo che nella presente conferenza di servizi vengono esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Lo spostamento a sud dell' autostrada del casello di Ferrara Sud è già stato accolto all' interno del Progetto Preliminare approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2011. (variante CDSP-FE03, Variante tangenziale di Ferrara-Autostazione di Ferrara Sud).</p> <p>Il Progetto Definitivo ha approfondito la soluzione con l'autostazione rivolta a Sud dell' asse autostradale, con l' obiettivo di ridurre gli impatti sui fabbricati di recente costruzione in località "Uccellino". Al fine di ridurre gli ingombri dello svincolo si è variato lo schema, passando da una configurazione a racchetta ad una a trombeta. La rotatoria di accesso all' autostazione è stata spostata più a Nord rispetto a quanto previsto nel Progetto Preliminare approvato il 19 Dicembre 2011, il tratto di viabilità di collegamento C11 ad esso afferente è stato di conseguenza spostato a Nord.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		0992_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_26_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.1,3	Progettazione Stradale	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Occorre prevedere uno spostamento, subito a sud dell'abitato di Uccellino, del prolungamento della tangenziale ovest verso sud in collegamento alla Porrettana, da collegarsi altresì allo svincolo a racchetta sopra descritto;</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene quasi tutti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Per quel che riguarda il collegamento tra il futuro casello di Poggio Renatico e la SP 66 il Presidente - ribadendo che nella presente conferenza di servizi vengono esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Prescrizioni già ottemperate nella variante CDSP-FE03 (cfr. ID40.9)</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Emilio Salsi			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.1,4	Progettazione Stradale	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>'- occorre prevedere uno spostamento verso sud del ramo di collegamento fra la prevista tangenziale ovest di Ferrara e la S.S. 64 in asse con via Trasvolatori Atlantici, in quanto l'individuazione prevista dal progetto preliminare in esame impedirebbe l'ampliamento e lo sviluppo di una importante attività produttiva della zona;</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene quasi tutti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Per quel che riguarda il collegamento tra il futuro casello di Poggio Renatico e la SP 66 il Presidente - ribadendo che nella presente conferenza di servizi vengono esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Prescrizioni già ottemperate nella variante CDSP-FE03 (cfr. ID40.9)</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.1,5	Progettazione stradale	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Occorre effettuare il collegamento tra il futuro casello di Poggio Renatico e la SP 66 e ciò in considerazione della richiesta, del Comune di Vigarano Mainarda effettuata attraverso la Provincia di Ferrara, di prolungamento fino alla SP 69 Virgiliana in proseguimento della già realizzata bretella tra la Virgiliana e la via Finati in località Porotto in Comune di Ferrara, precisando che in tal modo la nuova viabilità garantirà una migliore accessibilità ed appetibilità all'uso dell'autostrada da parte dei Comuni limitrofi a Ferrara (Bondeno, Vigarano Mainarda e Mirabello).</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene quasi tutti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Per quel che riguarda il collegamento tra il futuro casello di Poggio Renatico e la SP 66 il Presidente - ribadendo che nella presente conferenza di servizi vengono esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.2	Ambiente	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha inoltre segnalato, in vista della stesura del progetto definitivo e della redazione dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.), che in sede di progetto definitivo e nel SIA dovranno essere approfonditi i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dovrà essere valutata la conformità delle opere con le disposizioni previste dagli strumenti urbanistici provinciali e comunali (PTCP, PRG e PSC) mettendo in evidenza le aree di vincolo e le eventuali varianti a tali strumenti che si rendono necessarie. Dovranno essere valutate le interferenze dell'opera con la Rete ecologica Provinciale e Comunale; • dovrà essere valutata la conformità delle opere previste con i piani di settore in particolare con il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'aria (PTRQA) della Provincia di Ferrara; • dovrà essere valutata la conformità delle opere con il terzo PIAE della Provincia di Ferrara, attualmente adottato e in fase di approvazione. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di richiesta deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nell'elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico - Relazione" al par. A.4.5.7 è stata verificata la coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale; al par. A.4.6.13 è stata verificata la coerenza sia con Il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) contro dedotto con Delibera di Consiglio Comunale n° 91706/08 del 03/12/2008, che con il Piano Regolatore Generale del Comune di Ferrara, approvato con delibera regionale n° 1309 del 11/04/1995, ultima variante specifica approvata con D.C.C. n° 17 del 03/07/06.</p> <p>Al par. A.4.5.9 è stata verificata la coerenza con Il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'aria della Provincia di Ferrara (PTRQA), approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 29-03-07.</p> <p>Al par. A.4.5.8 è stata verificata la coerenza con Il 3° Piano Infraregionale Attività Estrattive per la Provincia di Ferrara (2009-2028), che è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n°78 del 28/07/2010 e approvato sempre dal Consiglio Provinciale con Delibera n°53 del 25/05/2011 ed è in vigore dal 22/06/2011, data della pubblicazione sul BUR.</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle</p>				

superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione" PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A..
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.3	Ambiente	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha inoltre richiesto che in sede di progetto definitivo dovrà essere condotto un approfondimento in merito a:</p> <p>a. Bilancio di materie prime</p> <p>b. Gestione delle terre e rocce da scavo: il progetto di gestione delle terre e rocce da scavo redatto in conformità alle disposizioni delle normative vigenti;</p> <p>c. Gestione delle acque meteoriche di dilavamento della piattaforma: approfondimento progettuale che dimostri -anche attraverso una relazione idraulica- l'invarianza idraulica secondo le indicazioni del Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara. Approfondimenti in merito alle interferenze dell'opera in progetto con i corpi idrici superficiali siano essi scoli consortili o semplici scoline atte al deflusso delle acque dei terreni agricoli interessati;</p> <p>d. Fase di cantiere: Per ogni singolo campo base dovrà essere eseguito un approfondimento</p> <p>e. Traffico: si ritiene utile approfondire le valutazioni in merito ai flussi di traffico indotto estesi anche alle arterie di accesso all'infrastruttura autostradale di competenza dell'amministrazione Provinciale e Comunale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto dei sopra indicati rilievi e li ritiene condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Il Presidente precisa altresì che le valutazioni in merito ai flussi di traffico indotto, estesi anche alle arterie di accesso all'infrastruttura autostradale di competenza dell'amministrazione Provinciale e Comunale, saranno oggetto di opportuno approfondimento nell'aggiornato studio di traffico che verrà elaborato in sede di predisposizione dello studio di impatto ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In relazione all'eterogeneità ed alla complessità delle argomentazioni afferenti all'istruttoria del Comune di Ferrara, formulata in sede di Conferenza di Servizi Preliminari, si è ritenuto opportuno, in questa sede, sviluppare un quadro organico di risposte sintetiche articolate rispetto alla struttura metodologica del Progetto Definitivo, rinviando alla consistente documentazione specificatamente elaborata, qualsiasi ulteriore verifica ed approfondimento.</p> <p>a. Bilancio materie prime.</p> <p>Nell'ambito del progetto definitivo e' stato condotto un adeguato approfondimento relativo alle materie prime utilizzate per la realizzazione dell'infrastruttura, il cui bilancio e' riportato nell'elaborato PD_0_0000_KK00_0_CD_RT_01_A</p> <p>b. Gestione delle terre e rocce da scavo.</p> <p>Nell' ambito del Progetto Definitivo è stato redatto un documento relativo alla gestione delle terre e rocce da scavo conforme a quanto disposto nelle normative vigenti; l'elaborato, a cui si rimanda per eventuali approfondimenti e' il PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02_A</p> <p>c. Gestione delle acque meteoriche di dilavamento.</p>				

La prescrizione è stata recepita. Il dimensionamento delle opere di drenaggio e trattamento delle acque di piattaforma, dell'autostrada, delle opere di collegamento e delle opere di adduzione con tutte le relative aree pertinenziali è stato condotto nel rispetto di quanto riportato nella Delibera 61 del 04/12/2009 "Procedure di calcolo dei volumi di accumulo per l'applicazione del principio di invarianza idraulica – determinazioni". Le portate massime ammesse allo scarico nei corsi d'acqua di bonifica sono state limitate, come previsto nella Delibera, a 8 l/s ha.

Nell'ambito del PD sono stati sviluppati gli approfondimenti richiesti in merito a tutta la rete idrica minore di scolo ed irrigazione. L'approfondimento è stato di tipo conoscitivo nell'ambito delle Indagini preliminari idrologiche e idrauliche e di tipo progettuale con verifiche e dimensionamento idraulici dei manufatti e/o deviazioni risolutive delle interferenze del tracciato di progetto con la rete idrica minore.

d. Fase di cantiere.

Nell'elaborato **3528_PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01 "Localizzazione cantieri – Relazione"** sono descritti i criteri generali adottati per il dimensionamento e l'ubicazione delle differenti tipologie di aree di cantiere, nonché una puntuale descrizione dell'ubicazione e delle caratteristiche funzionali (impianti, attrezzature, installazione fisse, ecc.) delle differenti tipologie di cantiere. Al fine di consentire un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali e dimensionali di ogni singola area di cantierizzazione, si è prodotta una specifica documentazione (elaborati di riferimento: **3562_PD_1_A00_AKK00_0_KK_FS_01 – "Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 1"** e **3564_PD_2_A00_AKK00_0_KK_FS_01 - "Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 2"**), da cui è possibile evincere, per ogni singolo Ambito Operativo, le seguenti informazioni: localizzazione territoriale delle aree di cantiere, documentazione fotografica dei siti, verifica dell'ubicazione territoriale delle aree di cantiere rispetto ai vincoli di carattere ambientale, schema planimetrico e distributivo delle aree di cantiere, schede riepilogative con indicazione del numero presunto degli addetti, delle tipologie dei fabbricati (numero e relative destinazione d'uso), delle caratteristiche dei depositi e degli stoccaggi, degli impianti, nonché del numero e delle tipologie delle macchine operative, ecc... La descrizione è stata articolata in funzione delle differenti tipologie di aree di cantiere che caratterizzano il processo realizzativo dell'opera: campi base, aree di stoccaggio provvisorio, campi prove per l'esecuzione della tecnica di stabilizzazione a calce dei rilevati, aree operative.

e. Traffico.

Nell'analisi trasportistica sono state eseguite le valutazioni in merito ai flussi di traffico estese anche alle arterie di accesso all'autostrada di competenza dell'amministrazione Provinciale. Si rimanda all'elaborato PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A per le analisi trasportistiche.

Riferimento elaborati del PD

- a. Bilancio materie prime.
PD_0_0000_KK00_0_CD_RT_01_A
- b. Gestione delle terre e rocce da scavo.
PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02_A
- c. Gestione delle acque meteoriche di dilavamento.
Tutte le serie di elaborati
da: PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A
a: PD_0_I02_0WP00_0_WW_F2_05_A
da: PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
a: PD_0_000_0WS00_0_WW_CI_07_A
da: PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_04_A
a: PD_0_C11_CWS11_0_WW_P2_01_A
- d. Fase di cantiere.

	<p>PD_0_000_OKK00_0_KK_RT_01 “Localizzazione cantieri – Relazione”;</p> <p>PD_1_A00_AKK00_0_KK_FS_01 – “Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 1”;</p> <p>PD_2_A00_AKK00_0_KK_FS_01 - “Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 2”.</p> <p>e.PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A Analisi Trasportistica</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò - Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
42.4	Ambiente	Comune di Ferrara	Ferrara	Ferrara
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Con riferimento al quadro di Riferimento Ambientale il Comune chiede di porre particolare attenzione allo studio delle seguenti tematiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emissioni in atmosfera: richiede di proporre opere di compensazione e/o mitigazione di tale impatto; • Rumore: richiede di approfondire la valutazione previsionale di impatto acustico derivante principalmente dall'esercizio dell'opera al fine di verificarne il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente, definendo puntualmente i ricettori potenzialmente interessati nella fascia di pertinenza acustica della nuova autostrada; • Flora, fauna ed ecosistemi: in sede di progetto definitivo richiede l'approfondimento delle interferenze delle opere in progetto con le zone SIC e ZPS e gli eventuali maceri attraversati. Si richiede di proporre opere di mitigazione specifiche per la risoluzione di tali interferenze. Dovranno essere inoltre studiati e descritti i dispositivi atti a garantire il passaggio in sicurezza della fauna in quanto l'infrastruttura non deve rappresentarne un ostacolo; • Sistema agricolo: dovrà essere valutata l'interferenza del tracciato dell'infrastruttura in oggetto con le proprietà agricole attraversate e prevedere soluzioni per evitare interclusioni di tali aree; • Paesaggio: in sede di progetto definitivo si richiede di presentare un inserimento nel paesaggio circostante dell'opera anche attraverso immagini 3D dal punto di vista paesaggistico. Dovranno essere valutate eventuali opere di mitigazione; • Monitoraggio: in sede di progetto definitivo si richiede di presentare un piano di monitoraggio sia della fase di cantiere che della fase di esercizio dell'opera; • approfondimento in merito al rischio idrogeologico dell'area interessata dall'opera in progetto. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tali approfondimenti saranno rinviati alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nell'elaborato PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A "Localizzazione cantieri – Relazione" sono riportati i fabbisogni globali suddivisi per i due ambiti operativi in cui è stata suddivisa l'opera. E' esposto il bilancio materia con individuati i materiali che potranno essere recuperati nell'ambito degli scavi da realizzarsi per l'opera stessa. Infine, si riportano le quantità di materiale che dovranno essere fornite da provenienza esterna al cantiere, calcolata mediante la compensazione tra fabbisogni e scavi (possibile solo per inerti da rilevato e vegetale).</p> <p>L'analisi del tema relativo alla <i>Gestione delle terre e rocce da scavo</i> è stata dettagliatamente sviluppata nell'elaborato PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 "Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo".</p> <p>L'analisi del tema <i>Interferenza opera di progetto – corpi idrici superficiali</i> è stata dettagliatamente</p>				

sviluppata nell'elaborato **PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A** “**Relazione Idraulica Acque di Piattaforma**”.

Nell'elaborato **PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A** “**Localizzazione cantieri – Relazione**” sono descritti i criteri generali adottati per il dimensionamento e l'ubicazione delle differenti tipologie di aree di cantiere, nonché una puntuale descrizione dell'ubicazione e delle caratteristiche funzionali (impianti, attrezzature, installazione fisse, ecc.) delle differenti tipologie di cantiere. Al fine di consentire un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali e dimensionali di ogni singola area di cantierizzazione, si è prodotta una specifica documentazione (elaborati di riferimento: **PD1A00AKK000KKFS01** – “**Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 1**” e **PD2A00AKK000KKFS01** - “**Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: Ambito Operativo n. 2**”), da cui è possibile evincere, per ogni singolo Ambito Operativo, le seguenti informazioni: localizzazione territoriale delle aree di cantiere, documentazione fotografica dei siti, verifica dell'ubicazione territoriale delle aree di cantiere rispetto ai vincoli di carattere ambientale, schema planimetrico e distributivo delle aree di cantiere, schede riepilogative con indicazione del numero presunto degli addetti, delle tipologie dei fabbricati (numero e relative destinazione d'uso), delle caratteristiche dei depositi e degli stoccaggi, degli impianti, nonché del numero e delle tipologie delle macchine operative, ecc... La descrizione è stata articolata in funzione delle differenti tipologie di aree di cantiere che caratterizzano il processo realizzativo dell'opera: campi base, aree di stoccaggio provvisorio, campi prove per l'esecuzione della tecnica di stabilizzazione a calce dei rilevati, aree operative.

L'elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A** “**Quadro di riferimento progettuale – Relazione**” contiene una sintesi dello studio di traffico del progetto definitivo. Lo studio di traffico, redatto in questa fase e significativamente aggiornato rispetto al progetto preliminare, ha portato alla definizione del grafo di rete, ha definito gli scenari futuri di riferimento ed ha valutato in modo dettagliato il traffico indotto, sia sul nuovo asse autostradale, che sul sistema di viabilità ordinarie esistenti, afferenti allo stesso.

Quadro di riferimento ambientale

- EMISSIONI IN ATMOSFERA

La stima delle emissioni inquinanti da traffico stradale è oggetto di una metodologia ufficiale europea che mantiene aggiornate, sulla base delle nuove informazioni messe a disposizione dalla ricerca, le indicazioni per la stima delle emissioni a partire dai fattori d'emissione (“**Emission Factors**” = **EF**, valori di emissione per unità di percorrenza), relativi ai singoli veicoli appartenenti a categorie codificate.

Tale metodologia è implementata in un programma informatico, denominato COPERT, concepito per calcolare emissioni da traffico aggregate a livello nazionale. COPERT è stato realizzato a cura dell'Università della Tessalonica (Grecia), su incarico dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA), nell'ambito delle attività del Centro Tematico Europeo sull'Atmosfera e sul Cambiamento Climatico (ETC-ACC). Distribuito per la prima volta nel 1989, è stato aggiornato negli anni, fino alla versione attuale (COPERT 4), rilasciata nel 2007 (Samaras et al., 2007). Sulla base della metodologia COPERT, è stato sviluppato da ARIANET S.r.l. un programma di calcolo delle emissioni inquinanti da traffico stradale denominato TREFIC (*TRaffic Emission Factor Improved Calculation*). TREFIC prevede, per molti degli inquinanti atmosferici tipici del traffico (NO_x, N₂O, SO_x, VOC, CH₄, CO, CO₂, NH₃, particolato, metalli pesanti, diossine e furani), la valutazione degli EF in termini di massa d'inquinante emessa per unità di percorrenza (g/km). L'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria dell'ambito territoriale interessato dalla nuova Autostrada Regionale Cispadana è effettuata: a livello provinciale sulla base dei dati registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tali dati, sono stati reperiti nei Rapporti di Qualità dell'Aria delle province citate, disponibili sul sito <http://www.arpa.emr.it>. Inoltre la caratterizzazione è stata implementata sulla base dei risultati di una campagna di monitoraggio condotta con mezzo mobile nel mese di agosto 2011 in due siti di misura, in prossimità del futuro tracciato autostradale. Sono infine state redatte delle mappe – differenza, tra l'ante operam ed il post operam relativamente all'esercizio dell'autostrada.

Nel piano di mitigazioni ambientali è stata prevista una serie di specifici interventi per contenimento dell'emissioni di CO₂ attraverso l'introduzione di due tipologie di mitigazione per la vegetazione: **Tipologia I1** – Bosco filtro con funzione di mitigazione per l'aria e **Tipologia I2** – Arbusteto filtro con funzione di mitigazione per l'aria. Nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento (interconnessioni) per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione si sono adottate tipologie che garantiscano una alta efficienza mitigativa nei confronti della qualità dell'aria. Tale obiettivo verrà perseguito attraverso la messa a dimora di piante con sesto di impianto denso e con capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell'aria (elevata attività fisiologica di produzione primaria e elevata rugosità degli apparati fogliari e della corteccia).

- **RUMORE**

Nell'elaborato **PD_0_D00_D0000_0_IA_SH_02_A** “Censimento dei Ricettori – Schede” è stato eseguito l'aggiornamento di tutti i recettori acustici individuati in una fascia di 250 m, ovvero 500 m per i recettori sensibili, in cui viene identificata oltre alla destinazione residenziale anche la tipologia edilizia e d'uso. Si sottolinea che lo studio acustico e la valutazione dei livelli sonori indotti dalla fase di esercizio dell'autostrada è stata rivista e approfondita rispetto al Progetto Preliminare.

Sono stati prima di tutto definiti i livelli sonori ante operam dell'area di studio:

- **PD_0_000_00000_0_IA_MA_01_A-14_A Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno;**
- **PD_0_000_00000_0_IA_MA_15_A-28_A Fase ante-operam - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno.**

Per la valutazione dell'impatto acustico nella fase di esercizio sono state redatte due serie cartografiche in cui trovano rappresentazione i livelli acustici nel periodo diurno e notturno per una fascia di 500 m per lato dal bordo autostradale, con e senza mitigazioni; di seguito si riporta l'elenco di tali elaborati:

- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MS_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno senza mitigazioni;**
- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MS_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno senza mitigazioni;**
- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MM_01_A-14_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo diurno con mitigazioni;**
- **PD_0_000_0MA00_0_AC_MM_15_A-28_A Fase di esercizio - Mappatura delle isofoniche nel periodo notturno con mitigazioni.**

- **FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI**

All' interno dell'ambito provinciale di Ferrara, il tracciato autostradale interferisce con un sito appartenente al sistema di Rete Natura 2000: il SIC-ZPS IT4060012 “*Fiume Po da Stellata a Mesola, cavo Napoleonico*”. Nell'ottica quindi di valutare e quantificare in modo adeguato eventuali possibili incidenze di tipo diretto e indiretto sugli obiettivi di conservazione del sito, e dimensionarne quindi i corretti interventi di mitigazione ambientale, si è proceduto alla redazione di uno specifico Studio per la Valutazione di Incidenza come previsto dalle normative comunitarie. Lo Studio per Valutazione di Incidenza, è stato strutturato come un documento di valutazione indipendente dallo Studio di Impatto Ambientale, seppure ad esso allegato, in quanto ne costituisce un grado di approfondimento specifico. Tale studio si compone di una relazione e di specifici elaborati grafici.

Nel Quadro di riferimento ambientale (elaborato **PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A-06_A**) vengono riportati i risultati del puntuale censimento di tutti i maceri presenti nell'intorno dell'infrastruttura con particolare riferimento alla destinazione e al valore ambientale di ciascuno. I maceri possono essere interferiti in due modi dal tracciato: interferenza totale che comporta l'interramento dello stesso ed interferenza parziale, per cui l'interramento è relativo ad una parte contenuta del macero, che viene perciò ripristinato anche se con dimensioni ridotte. Lo SIA ha inoltre colto alcuni degli obiettivi della Rete Ecologica Provinciale, infatti nel PTCP di Ferrara art. 27-quater “Rete Ecologica Provinciale (REP)”, viene individuata parte dell'area attraversata dall'infrastruttura (tra i Comuni di Cento e

Sant'Agostino), come "Areale dei maceri" ossia "ampie porzioni di territorio corrispondenti a contesti territoriali con particolari connotazioni che devono essere salvaguardate e il più possibile potenziate con politiche unitarie". Pertanto per tale ambito che attualmente risulta caratterizzato da numerosi "maceri isolati", spesso marginalizzati dalle attività agricole a bacini di raccolta delle acque per l'irrigazione o ad ambienti per l'acquacoltura o ancora lasciati alla libera evoluzione, sono stati previsti interventi di riconnessione ecologica attraverso la creazione di siepi arboreo-arbustive di collegamento tra le diverse zone umide. Tale intervento si pone l'obiettivo di aumentare la funzionalità ecologica del territorio attraverso la creazione di elementi naturali in grado di favorire il miglioramento e arricchimento della biodiversità ecosistemica.

Le mitigazioni per la fauna terrestre sono state progettate sulla base del contesto zoogeografico, che ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica. In particolare il progetto autostradale prevede la creazione sia di **punti di permeabilità ecologica** (codice identificativo PF), ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia **interventi diretti di de-frammentazione e riconnessione ecologica** (codice identificativo ID), attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre. In particolare gli interventi di deframmentazione sono stati distribuiti in modo omogeneo lungo il tracciato dell'infrastruttura al fine di ridurre l'effetto di barriera distributiva, gli interventi di riconnessione sono stati previsti in corrispondenza di situazioni puntuali dove l'infrastruttura di progetto intersecando il reticolo idrografico (principale e secondario) e la viabilità esistente avrebbe generato aree intercluse isolate. Le diverse tipologie di passaggio per la fauna sono state progettate anche in relazione alle caratteristiche dimensionali del rilevato stradale cercando di favorire, ove possibile, una distribuzione omogenea con alternanza di scatolari di dimensioni 120x110 cm (idonei alla fauna di piccola taglia come anfibi, rettili e micromammiferi) e di scatolari di 150x180 cm (idonei alla fauna di media taglia (lagomorfi, mustelidi e piccoli carnivori). Infine, nelle aree site all'imbocco ed all'uscita del passaggio per la fauna è stato previsto l'impianto di arbusti autoctoni (tipologia N3) che forniranno riparo ed eventualmente fonti alimentari per gli animali selvatici e creeranno il cosiddetto "invito" al passaggio. Tali passaggi consolidano e migliorano, quindi, la rete ecologica esistente grazie alla quale gli animali possono irradiarsi liberamente sul territorio diminuendo così la frammentazione e l'isolamento delle popolazioni indotte dall'iniziale costruzione dell'asse autostradale. Il progetto definitivo ha dimensionato ben 74 passaggi "dedicati" per la fauna terrestre. Considerando che l'asse autostradale ha uno sviluppo planimetrico di Km 64+666, si ha il posizionamento di un punto dedicato al mantenimento della continuità ecologica ad una distanza media di circa soli 870 metri.

- SISTEMA AGRICOLO

I principali aspetti del settore agroalimentare nei territori attraversati dall'asse autostradale sono stati puntualmente analizzati all'interno del SIA – Quadro di riferimento ambientale. Nella consapevolezza che per inquadrare un territorio destinato all'insediamento di una infrastruttura la scala di analisi non può limitarsi alle sole zone ricadenti nell'ambito del solo corridoio territoriale afferente all'opera, si è ritenuto di approfondire vari segmenti delle caratteristiche del sistema agroalimentare (agricoltura e industria alimentare) sia alla scala vasta che alla scala locale. L'indagine è partita quindi dall'analisi sul sistema regionale per focalizzare le principali determinanti che agiscono "sul" e "nel" sistema e le connotazioni del settore primario regionale, proseguendo con la scala provinciale e terminando con quella comunale (per i soli comuni e aree interessati dalle opere).

Al fine di consentire l'identificazione dei sistemi agrari potenzialmente interferiti dalle opere, sono stati operati degli approfondimenti sul sistema agro-alimentare nel suo complesso, con attenzione al sistema delle aziende agricole, agli ordinamenti produttivi vegetali e zootecnici, a elementi di multifunzionalità (colti per l'attività agrituristica), nonché alle filiere produttive (tra cui le produzioni tipiche e biologiche) e alle industrie alimentari locali. L'indagine è stata svolta attingendo ad informazioni della bibliografia specializzata (tra le fonti utilizzate: Inea, Ismea, Istat, Ist. Tagliacarne, Smea, Regione Emilia Romagna, ecc...), all'elaborazione dei dati censuari e regionali, a ricerche originali e all'esame dei principali parametri di produttività economica.

- PAESAGGIO

La documentazione di progetto è stata integrata da significative simulazioni fotografiche che

consentono di rappresentare con realistica precisione la configurazione finale del paesaggio percepito, una volta realizzata l'infrastruttura e completati gli interventi di mitigazione previsti. A tal fine è stato effettuato un sopralluogo con l'ausilio di un elicottero che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota su tutto il corridoio territoriale interessato dall'autostrada. Inoltre sono stati effettuati ulteriori sopralluoghi in situ finalizzati alla realizzazione di una campagna fotografica da terra presso i luoghi direttamente interessati dalle opere di progetto, nonché ottenere una ricognizione di area vasta, anche al fine di verificare il bacino d'intervisibilità dell'autostrada rispetto al territorio aperto. Sulla base dei supporti fotografici così acquisiti, è stato possibile elaborare un set di simulazioni fotografiche, sia con viste da terra che aeree, che consentissero di rappresentare l'integrazione delle opere di progetto (viadotti, svincoli, autostazioni, corpo autostradale, opere di mitigazione, ecc...) con gli elementi peculiari del paesaggio (centri abitati, viabilità esistenti, corsi d'acqua, ambiti protetti, ecc...). Complessivamente sono state sviluppate n° 49 simulazioni fotografiche afferenti al tracciato autostradale (26 viste aeree e 23 viste da terra) e n° 9 simulazioni afferenti alle viabilità di adduzione (tutte con viste da terra).

E' stata, infine, sviluppata l'analisi di intervisibilità dell'opera su tutto il tracciato autostradale, che ha consentito di definire in modo sistematico la percezione dell'infrastruttura stessa nelle sue diverse configurazioni morfologiche e strutturali, rispetto ai potenziali luoghi in cui è possibile acquisirne un'immagine diretta.

- **MONITORAGGIO**

Nella redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) si sono considerati i contenuti presenti nelle indicazioni preliminari per la redazione PMA dello Studio Preliminare Ambientale, le indicazioni delle Linee Guida per la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale della Commissione Speciale VIA (2004), nonché le specifiche tecniche emanate da ISPRA e la normativa tecnica di riferimento.

Per la redazione del PMA si è proceduto con:

- definizione del quadro informativo esistente, identificazione ed aggiornamento dei riferimenti normativi e bibliografici;
- scelta delle componenti ambientali;
- scelta degli indicatori ambientali;
- scelta delle aree da monitorare;
- strutturazione delle informazioni;
- programmazione e fasizzazione (ante operam, corso d'opera e post operam) delle attività.

Oltre alla fase conoscitiva del progetto e dell'ambito territoriale in cui è ubicata e quella di monitoraggio con definizione di tutte quelle variabili necessarie all'esecuzione dei rilievi, risulta fondamentale, al fine di assicurare l'uniformità delle misure rilevate nelle diverse fasi del MA, garantire le operazioni di:

- controllo e validazione dei dati;
- archiviazione dei dati e aggiornamento degli stessi.

- **RISCHIO IDROGEOLOGICO**

Con il termine rischio idrogeologico si fa riferimento al rischio derivante dal verificarsi di eventi meteorici estremi che possano indurre alcune tipologie di dissesto tra loro strettamente interconnesse, quali frane ed esondazioni.

Il rischio idrogeologico può essere quindi inteso come "qualsiasi situazione di squilibrio o di equilibrio instabile del suolo, del sottosuolo o di entrambi", ovvero "l'insieme di quei fenomeni connessi al rovinoso defluire delle acque libere in superficie e all'interno del suolo, producendo effetti che possono portare alla perdita di vite umane, ad alterazioni delle attività e delle opere dell'uomo e dell'ambiente fisico".

Sostanzialmente, il rischio idrogeologico comprende due categorie principali:

- il rischio da frana, indicato con il termine di rischio geomorfologico;
- il rischio da alluvione, indicato con il termine di rischio idraulico.

Relativamente all'opera in progetto, per quanto concerne il rischio da frana non sussistono i presupposti per un eventuale criticità in tal senso poiché l'intervento si colloca in ambito di pianura, dove per ovvi motivi non possono manifestarsi fenomeni di dissesto gravitativo.

Per quanto concerne invece il rischio idraulico, nell'ambito della progettazione sono stati analizzati i fattori di rischio connessi a potenziali fenomeni di alluvione dei corsi d'acqua interferiti dall'infrastruttura in progetto. (cfr. Relazione Idraulica del progetto definitivo).

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A "Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 1/3";

PD_0_000_00000_0_IA_RG_05_A "Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 2/3";

PD_0_000_00000_0_IA_RG_046_A "Quadro di riferimento Ambientale – Relazione 3/3";

PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione – 1/2";

PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A "Quadro di riferimento ambientale - Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale - Relazione – 2/2";

PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A "Localizzazione cantieri – Relazione"

PD_0_000_00000_0_IA_IT_02_A "Planimetria complessiva con indicazione degli ambiti operativi, delle aree estrattive, dei poli di fornitura, degli impianti di deposito e riciclaggio dei materiali inerti di risulta proposti e la relativa designazione delle competenze di approvvigionamento" in scala 1:100.00,

PD_0_A00_A0000_0_IA_PP_01_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti .

PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A Relazione Idraulica Acque di Piattaforma"

PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 "Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo"

PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale

PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CT_23-29_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di deframmentazione e riconnessione ecologica a favore della fauna terrestre</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_04-10_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole intersecate</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_11-17_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole intersecate</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_18-24_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_25-32_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_33-38_A Carta di localizzazione e distanza dall'asse degli allevamenti e delle attività agroalimentari nel buffer di 500 m</p> <p>SIC/ZPS IT4060016 "FIUME PO DA STELLATA A MESOLA E CAVO NAPOLEONICO"</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_RG_02_A Relazione</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_CO_02_A Corografia generale</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_CH_02_A Carta degli habitat</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_CY_02_A Carta delle incidenze del progetto sul sito natura 2000</p> <p>PD_0_000_00000_0_SC_DF_02_A Documentazione fotografica</p> <p>PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A Relazione generale</p> <p>PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A Relazione di sintesi</p> <p>PD_0_000_00000_0_MN_CO_01-06_A Corografia generale di progetto con indicazione dei punti di monitoraggio ambientale</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
43.1,1	Ambiente	Comune di Sant'Agostino	Ferrara	Sant'Agostino
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Sant'Agostino ha depositato in sede di prima convocazione della Conferenza dei Servizi la propria determinazione di consiglio comunale, delibera n. 57 del 30/07/2010, acquisita al protocollo regionale con il PG.2011. 0024991 del 31/01/2011, avente ad oggetto "presa di posizione in merito al progetto preliminare per la realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana".</p> <p>Il Comune in tale delibera esprime parere non favorevole all'ipotesi progettuale preliminare, datata giugno 2010, sia per quanto riguarda l'ipotesi di tracciato autostradale sia per quanto riguarda l'ipotesi di interventi locali di collegamento al sistema autostradale, poiché la ritiene lesiva del diritto alla salute dei cittadini degli abitati di San Carlo e Sant'Agostino e negativa in termini di impatto territoriale.</p> <p>Il Comune propone una soluzione alternativa al tracciato che sia equidistante dai centri abitati di San Carlo e Mirabello, chiede inoltre l'adozione di necessarie misure di mitigazione per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico e sonoro.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente al riguardo evidenzia che verrà effettuata nell'ambito dello studio di impatto ambientale (SIA), da redigersi insieme al progetto definitivo, la valutazione di alternative planoaltimetriche fra cui una variante al tracciato posta a nord dell'abitato di San Carlo in posizione ottimale rispetto agli impatti sui centri abitati esistenti, riconsiderando pertanto anche la soluzione progettuale già proposta dal promotore dell'autostrada nella fase precedente allo svolgimento della gara per l'individuazione del concessionario, sottolineando anche l'esigenza di prevedere il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in progetto.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In corrispondenza dell'ambito autostradale "D", avente inizio poco oltre la Stazione di Cento e termine nell'immediato tratto successivo alla Stazione di Poggio Renatico e ricadente, nella configurazione del progetto preliminare, quasi interamente nel Comune di Sant'Agostino, sono state valutate tre ulteriori alternative plano-altimetriche di tracciato. Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare soluzioni geometriche poste più a nord rispetto al corridoio territoriale del progetto preliminare, al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire, a parità di efficienza funzionale e risposta trasportistica, una migliore compatibilità ambientale e paesaggistica della nuova infrastruttura, ovvero garantire l'attuazione della migliore azione mitigativa dell'impatto indotto dall'esercizio autostradale rispetto agli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo (frazione dello stesso Capoluogo).</p> <p>Il tratto "D" si caratterizza, pertanto, con quattro differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare – alternativa Da; 2. prima configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – alternativa Db; 3. configurazione plano-altimetrica non interferente con il comune di Mirabello – alternativa Dc; 4. seconda configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – alternativa Dd. <p>Una volta sviluppate progettualmente e con un grado di approfondimento tecnico ed ambientale</p>				

omogeneo le differenti soluzioni progettuali è stato possibile attivare, per ciascuna delle quattro differenti configurazioni alternative di tracciato, la fase di analisi e di valutazione comparativa dei potenziali impatti indotti sulle componenti ambientali interferite dalle azioni di progetto. Ogni criterio e/o elemento di criticità individuato è stato qualificato, per definirne l'impatto, in quattro coppie di giudizi qualitativi, ricondotti ad un valore numerico al fine di formulare un giudizio quantitativo, secondo quanto previsto dal Metodo Bresso e conformemente alle indicazioni prescrittive formulate con nota Prot. N. 2011 0016939, in data 13.07.2011, dalla Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in sede di parere di cui art. 21 del d.lgs 152/2006 (Scoping).

La soluzione individuata dal processo valutativo e che è stata approfondita nel livello definitivo della progettazione risulta essere l'alternativa "Dc", la cui giacitura territoriale risulta equidistante (così come peraltro richiesto dall'Amministrazione Comunale di Sant'Agostino in sede di CdSP), tra i centri abitati di S. Carlo (frazione del Comune di Sant'Agostino) e Mirabello (Capoluogo dell'omonimo Comune). E' possibile riscontrare l'equidistanza del tracciato autostradale così come definito in sede di PD, consultando la perimetrazione dei suddetti centri abitati e relative espansioni come riportata cartograficamente dagli strumenti urbanistici locali vigenti.

La compatibilità dell'opera con il PSC associato dell'alto ferrarese è stata altresì oggetto di specifica verifica nell'apposita sezione di analisi del Quadro di Riferimento Programmatico, e più precisamente nella sezione del documento afferente all'analisi di coerenza dell'opera rispetto agli indirizzi programmatici del PSC adottato dei seguenti comuni: Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino.

Infine si sottolinea che la configurazione progettuale elaborata in sede di progetto definitivo, ha previsto il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino, in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in sede di progetto preliminare.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A "Quadro di riferimento progettuale – Relazione"</p> <p>ALLEGATO B DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO</p> <p>PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A Relazione</p> <p>ALLEGATO B3 - SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO I COMUNI DI S.AGOSTINO, POGGIO RENATICO E MIRABELLO</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2"</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2"</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Luca Piacentini; Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
43.1,2	Ambiente	Comune di Sant'Agostino	Ferrara	Sant'Agostino
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Sant'Agostino ha depositato in sede di prima convocazione della Conferenza dei Servizi la propria determinazione di consiglio comunale, delibera n. 57 del 30/07/2010, acquisita al protocollo regionale con il PG.2011. 0024991 del 31/01/2011, avente ad oggetto "presa di posizione in merito al progetto preliminare per la realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana".</p> <p>[..]</p> <p>Chiede inoltre l'eliminazione della bretella di collegamento prevista FE02, ed il mantenimento di conseguenza del tratto di strada Cispadana, attualmente realizzato, come circonvallazione per la viabilità interna tra gli agglomerati di Sant'Agostino e San Carlo.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente al riguardo evidenzia che verrà effettuata nell'ambito dello studio di impatto ambientale (SIA), da redigersi insieme al progetto definitivo, la valutazione di alternative planoaltimetriche fra cui una variante al tracciato posta a nord dell'abitato di San Carlo in posizione ottimale rispetto agli impatti sui centri abitati esistenti, riconsiderando pertanto anche la soluzione progettuale già proposta dal promotore dell'autostrada nella fase precedente allo svolgimento della gara per l'individuazione del concessionario, sottolineando anche l'esigenza di prevedere il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in progetto.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Come richiesto, la viabilità di collegamento FE02 "Variante della SP n° 35 ".Carlo-Poggio Renatico all'abitato di S.Carolo", originariamente prevista in Progetto Preliminare, è stata stralciata del Progetto Definitivo.</p> <p>Per le motivazioni espresse nell'ottemperanza ID 41.1,1, il tracciato autostradale non ripercorre la viabilità Cispadana attualmente in esercizio tra San Carlo e Sant'Agostino. Tale viabilità può quindi essere mantenuta nel tratto tra il ponte sullo Scolmatore del Reno e la rotatoria di accesso alla nuova autostazione di Poggio Renatico.</p> <p>In corrispondenza dell'ambito autostradale "D", avente inizio poco oltre la Stazione di Cento e termine nell'immediato tratto successivo alla Stazione di Poggio Renatico e ricadente, nella configurazione del progetto preliminare, quasi interamente nel Comune di Sant'Agostino, sono state valutate tre ulteriori alternative plano-altimetriche di tracciato. Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare soluzioni geometriche poste più a nord rispetto al corridoio territoriale del progetto preliminare, al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire, a parità di efficienza funzionale e risposta trasportistica, una migliore compatibilità ambientale e paesaggistica della nuova infrastruttura, ovvero garantire l'attuazione della migliore azione mitigativa dell'impatto indotto dall'esercizio autostradale rispetto agli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo (frazione dello stesso Capoluogo).</p> <p>Il tratto "D" si caratterizza, pertanto, con quattro differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare – alternativa Da; 2. prima configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – alternativa Db; 				

3. configurazione plano-altimetrica non interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dc**;
4. seconda configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dd**.

Una volta sviluppate progettualmente e con un grado di approfondimento tecnico ed ambientale omogeneo le differenti soluzioni progettuali è stato possibile attivare, per ciascuna delle quattro differenti configurazioni alternative di tracciato, la fase di analisi e di valutazione comparativa dei potenziali impatti indotti sulle componenti ambientali interferite dalle azioni di progetto. Ogni criterio e/o elemento di criticità individuato è stato qualificato, per definirne l'impatto, in quattro coppie di giudizi qualitativi, ricondotti ad un valore numerico al fine di formulare un giudizio quantitativo, secondo quanto previsto dal Metodo Bresso e conformemente alle indicazioni prescrittive formulate con nota Prot. N. 2011 0016939, in data 13.07.2011, dalla Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in sede di parere di cui art. 21 del d.lgs 152/2006 (Scoping).

La soluzione individuata dal processo valutativo e che è stata approfondita nel livello definitivo della progettazione risulta essere l'alternativa "Dc", la cui giacitura territoriale risulta equidistante (così come peraltro richiesto dall'Amministrazione Comunale di Sant'Agostino in sede di CdSP), tra i centri abitati di S. Carlo (frazione del Comune di Sant'Agostino) e Mirabello (Capoluogo dell'omonimo Comune). E' possibile riscontrare l'equidistanza del tracciato autostradale così come definito in sede di PD, consultando la perimetrazione dei suddetti centri abitati e relative espansioni come riportata cartograficamente dagli strumenti urbanistici locali vigenti.

La compatibilità dell'opera con il PSC associato dell'alto ferrarese è stata altresì oggetto di specifica verifica nell'apposita sezione di analisi del Quadro di Riferimento Programmatico, e più precisamente nella sezione del documento afferente all'analisi di coerenza dell'opera rispetto agli indirizzi programmatici del PSC adottato dei seguenti comuni: Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino.

Infine si sottolinea che la configurazione progettuale elaborata in sede di progetto definitivo, ha previsto il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino, in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in sede di progetto preliminare.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A00_ACS00_0_SD_CO_09_A
 PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento programmatico – Relazione"
 PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A "Quadro di riferimento progettuale – Relazione"
ALLEGATO B DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO
 PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A Relazione
ALLEGATO B3 - SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO I COMUNI DI S.AGOSTINO, POGGIO RENATICO E MIRABELLO
 PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2"
 PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A "Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2"

<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
43.2	Progettazione stradale	Comune di Sant'Agostino	Ferrara	Sant'Agostino
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<u>Testo del Parere:</u> Il Comune inoltre esprime il proprio parere favorevole all'attuale posizionamento dei caselli autostradali.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> --				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> E' stata mantenuta la posizione del casello di Poggio Renatico, riconfigurando il collegamento con la viabilità esistente a seguito dello spostamento del tracciato rispetto al Progetto Preliminare sottoposto a Conferenza di Servizi.				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini.			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
43.3	Ambiente	Comune di Sant'Agostino	Ferrara	Sant'Agostino
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente dà la parola al Sindaco di Sant'Agostino che chiede che sia messo a verbale quanto segue.</p> <p>Esprime apprezzamento per il lavoro istruttorio, costruttivo e positivo, svolto in collaborazione con la Regione nell'ambito della complessiva istruttoria svolta dalla Regione anche in sede di confronto con gli Enti locali interessati. Precisa che il Comune di Sant'Agostino è favorevole alla realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana in conformità all'ordine del giorno del proprio Consiglio Comunale del 2010.</p> <p>Evidenzia di aver depositato in data 17/5/2011 acquisita al protocollo regionale con protocollo PG 2011/0122368 del 17/5/2011 un'integrazione alla delibera del consiglio Comunale sopra richiamata e sintetizzata, integrazione che chiede sia acquisita agli atti della Conferenza.</p> <p>Il Sindaco di Sant'Agostino precisa a riguardo che, con la suddetta integrazione, il Comune ha effettuato delle osservazioni non esclusivamente di tipo politico come quelle presenti nella deliberazione del consiglio comunale sopraccitata, entrando nel merito dello spostamento del tracciato a nord e del mantenimento dei caselli di Cento e Poggio Renatico.</p> <p>Il Presidente, a proposito di tale integrazione, dà atto che se ne darà riscontro in apposito allegato al verbale della presente seduta.</p> <p>Il Sindaco puntualizza la richiesta del Comune di Sant'Agostino di valutare nell'ambito dello studio di impatto ambientale (SIA), da redigersi insieme al progetto definitivo, lo spostamento del tracciato in modo che risulti equidistante dai centri abitati di San Carlo e Mirabello.</p> <p>Prende atto con soddisfazione della disponibilità della Regione al mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in progetto.</p> <p>Infatti, in questi anni il Comune di Sant'Agostino ha registrato un notevole miglioramento dal punto di vista ambientale, acustico e della vivibilità dei due centri abitati, capoluogo e frazione, grazie alla realizzazione di questo asse viario.</p> <p>Pertanto il Sindaco ribadisce la ferma volontà del Comune di valutare nella fase di Valutazione di Impatto Ambientale un tracciato alternativo che sia equidistante fra San Carlo e Mirabello, evidenziando altresì la propria disponibilità a trovare la soluzione ottimale che più si allontani dai centri abitati, a tutela anche dell'impatto acustico e della qualità dell'aria; ribadendo che per il Comune il tracciato ottimale è quello equidistante fra i due centri abitati e non quello portato avanti con la proposta progettuale del promotore dell'autostrada presentata nella fase precedente allo svolgimento della gara per l'individuazione del concessionario, in quanto tale proposta prevedeva il passaggio più a sud di quello proposto dal comune e quindi più vicino all'abitato di San Carlo. In quest'ultima ipotesi, infatti, il centro abitato di San Carlo risulterebbe racchiuso tra il tracciato autostradale a nord e la SP 70 a sud, con un considerevole impatto ambientale.</p>				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, scusandosi per non aver ancora istruito il contributo del Comune di Sant'Agostino pervenuto nella giornata di ieri, evidenzia che la Regione ha acquisito le indicazioni del Comune riportando fedelmente la richiesta che il tracciato sia equidistante dai centri abitati, tuttavia precisa che fra gli approfondimenti da effettuarsi in sede di studio di impatto ambientale si è ritenuto di dover esplorare varie alternative al tracciato a Nord di S. Carlo, tra cui anche quella già proposta dal promotore nella fase di dichiarazione di pubblico interesse.

Il Presidente evidenzia, inoltre, che avendo il Comune di Sant'Agostino nella propria richiesta coinvolto potenzialmente il comune di Mirabello - il cui territorio, nel progetto all'esame della presente Conferenza, non risulta attualmente coinvolto dall'attraversamento dell'opera - si provvederà ad inviare copia del verbale della Conferenza anche al suddetto Comune che potenzialmente potrà essere interessato dal tracciato autostradale nelle successive fasi progettuali, qualora anche in sede di Studio e di valutazione di impatto ambientale si dovessero accogliere alternative di tracciato in tal senso. Evidenzia pertanto che questa fase si chiude senza l'evidenza del coinvolgimento del Comune di Mirabello che potrebbe però essere interessato nelle fasi successive del SIA e ciò in considerazione della citata richiesta effettuata comune di "equidistanza" dai centri abitati. Il Presidente precisa poi che per la Regione è necessario effettuare un'ottimizzazione non legata all'equidistanza ma agli impatti.

Relazione di ottemperanza:

In corrispondenza dell'ambito autostradale "D", avente inizio poco oltre la Stazione di Cento e termine nell'immediato tratto successivo alla Stazione di Poggio Renatico e ricadente, nella configurazione del progetto preliminare, quasi interamente nel Comune di Sant'Agostino, sono state valutate tre ulteriori alternative plano-altimetriche di tracciato. Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare soluzioni geometriche poste più a nord rispetto al corridoio territoriale del progetto preliminare, al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire, a parità di efficienza funzionale e risposta trasportistica, una migliore compatibilità ambientale e paesaggistica della nuova infrastruttura, ovvero garantire l'attuazione della migliore azione mitigativa dell'impatto indotto dall'esercizio autostradale rispetto agli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo (frazione dello stesso Capoluogo).

Il tratto "D" si caratterizza, pertanto, con quattro differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:

1. configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare – **alternativa Da**;
2. prima configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Db**;
3. configurazione plano-altimetrica non interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dc**;
4. seconda configurazione plano-altimetrica interferente con il comune di Mirabello – **alternativa Dd**.

Una volta sviluppate progettualmente e con un grado di approfondimento tecnico ed ambientale omogeneo le differenti soluzioni progettuali è stato possibile attivare, per ciascuna delle quattro differenti configurazioni alternative di tracciato, la fase di analisi e di valutazione comparativa dei potenziali impatti indotti sulle componenti ambientali interferite dalle azioni di progetto. Ogni criterio e/o elemento di criticità individuato è stato qualificato, per definirne l'impatto, in quattro coppie di giudizi qualitativi, ricondotti ad un valore numerico al fine di formulare un giudizio quantitativo, secondo quanto previsto dal Metodo Bresso e conformemente alle indicazioni prescrittive formulate con nota Prot. N. 2011 0016939, in data 13.07.2011, dalla Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in sede di parere di cui art. 21 del d.lgs 152/2006 (Scoping).

La soluzione individuata dal processo valutativo e che è stata approfondita nel livello definitivo della progettazione risulta essere l'alternativa "Dc", la cui giacitura territoriale risulta equidistante (così come peraltro richiesto dall'Amministrazione Comunale di Sant'Agostino in sede di CdSP), tra i centri abitati di S. Carlo (frazione del Comune di Sant'Agostino) e Mirabello (Capoluogo dell'omonimo Comune). E' possibile riscontrare l'equidistanza del tracciato autostradale così come definito in sede di PD,

consultando la perimetrazione dei suddetti centri abitati e relative espansioni come riportata cartograficamente dagli strumenti urbanistici locali vigenti.

La compatibilità dell'opera con il PSC associato dell'alto ferrarese è stata altresì oggetto di specifica verifica nell'apposita sezione di analisi del Quadro di Riferimento Programmatico, e più precisamente nella sezione del documento afferente all'analisi di coerenza dell'opera rispetto agli indirizzi programmatici del PSC adottato dei seguenti comuni: Bondeno, Cento, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino.

Infine si sottolinea che la configurazione progettuale elaborata in sede di progetto definitivo, ha previsto il mantenimento in esercizio dell'attuale asse viario cispadano a servizio del tratto di territorio di Sant'Agostino, in sostituzione dell'intervento FE02 previsto in sede di progetto preliminare.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A “Quadro di riferimento programmatico – Relazione” PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A “Quadro di riferimento progettuale – Relazione” ALLEGATO B DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEL TRACCIATO PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A Relazione ALLEGATO B3 - SOLUZIONI PLANOALTIMETRICHE ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO I COMUNI DI S.AGOSTINO, POGGIO RENATICO E MIRABELLO PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2” PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2”</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
44.1	Progettazione stradale	Comune di Poggio Renatico	Ferrara	Poggio Renatico
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente dà la parola al Vice-Sindaco di Poggio Renatico il quale evidenzia che, qualora il tracciato si dovesse allontanare dal sedime attuale andando a interessare un'altra parte del territorio comunale, ciò non sarebbe conforme all'attuale PSC, che è stato predisposto in considerazione dell'attuale tracciato dell'Autostrada e del posizionamento del casello. Fa presente, inoltre che un diverso posizionamento del casello stravolgerebbe il territorio comunale. Dichiaro di essere favorevole all'Autostrada e manifesta la propria disponibilità ad un ulteriore confronto.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>--</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Comune esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera autostradale, quindi non è stata apportata alcuna sostanziale modifica al tracciato autostradale all'interno del territorio comunale di Poggio Renatico.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		0918_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_12_A 0919_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_13_A 0920_PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_14_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
44.2	Ambiente	Comune di Poggio Renatico	Ferrara	Poggio Renatico
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Poggio Renatico ha comunicato, con nota del 26/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0109790 del 03/05/2011, le seguenti osservazioni di natura tecnica:</p> <p>A) proposta di ampliamento delle opere di mitigazione mediante interventi di tipo "C- afforestazione" estesi nei terreni di proprietà dell'Amministrazione Provinciale e già utilizzati come ambiti di riequilibrio idraulico-ecologico, al fine di realizzare aree alberate più estese che possano meglio ridurre gli inquinanti derivanti dal traffico e contribuire alla realizzazione di un piccolo eco-sistema e situati rispettivamente:</p> <p>KM 58+000 ASSE AUTOSTRADALE FG 38 MAPP 32 proprietà Amministrazione Provinciale: ampliare all'intera area l'intervento di afforestazione già previsto KM 57+500 ASSE AUTOSTRADALE FG 27 MAPP 101-102-104-107-109 proprietà Amministrazione Provinciale: ampliare all'intera area l'intervento di afforestazione già previsto in minima parte KM 55+900 ASSE AUTOSTRADALE FG 15 MAPP 84 proprietà Amministrazione Provinciale: trasformare l'intervento previsto di tipo "A1-siepi arbustive" in intervento di tipo "C_ afforestazione".</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di richiesta deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nel comune di Poggio Renatico sono stati previsti differenti interventi di mitigazione ambientale in corrispondenza sia dell'autostazione che dell'area di servizio, ma anche in prossimità di emergenze naturalistiche significative; per le aree di afforestazione si segnala:</p> <ul style="list-style-type: none"> tra il km 52 e 53 sono previste due consistenti aree N3 (Arbusteto plurispecifico) in corrispondenza di un macero; tra il km 57 e 58 sono previste altre due aree N3 in corrispondenza dello scolo Aldrovandi. <p>Inoltre, la "Porta del territorio" collocata in corrispondenza dell'area di servizio di Poggio Renatico sud si caratterizza inoltre per la presenza di un'adiacente bacino di laminazione; si è pertanto valutata tale preesistenza come interessante opportunità per arricchire di valore ecosistemico l'ambito dell'area di servizio riqualificando la zona umida con specifiche finalità naturalistiche, didattiche e ricreative.</p> <p>Tale intervento prevede l'opportuna riqualificazione dei bacini 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 risulterà affiancato dalla realizzazione di fasce a boschi e arbusteti adiacenti l'infrastruttura.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Interventi di inserimento paesistico - ambientale, ripristino e compensazione - Relazione descrittiva generale"		

<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
44.3	Progettazione Stradale	Comune di Poggio Renatico	Ferrara	Poggio Renatico
<u>WBS coinvolte</u>	C10 (ex FE03)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B) richiesta di progettazione, nella fase di definitivo-esecutivo, delle tre rotonde da realizzare sulla viabilità provinciale (SP8) a ridosso del cavalcaferrovia della linea ferroviaria BO-PD in modo da garantire il raccordo con la viabilità comunale esistente (Via Fonda, Via Molinazzo, Via Curiel) e da mettere in sicurezza tutti gli incroci stradali interessati.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa a tale riguardo che le tre rotonde sono già previste all'interno del progetto preliminare e pertanto la relativa progettazione definitiva/esecutiva e la realizzazione saranno a carico del concessionario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Come precisato dal Presidente si ribadisce che le tre rotonde già previste del PP sono state affrontate anche nella successiva fase di Progettazione Definitiva</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_C10_CCS10_0_SD_PP_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. A DeFazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.1,1	Progettazione Stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	D07 (ex 1FE tratto A1)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Cento con nota del 17.05.2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0122882 del 17/05/2011, ha espresso le proprie valutazioni sulle opere previste nel proprio territorio.</p> <p>Il Comune ha evidenziato che nella seduta del 13/09/2010 verbale n°131 il Consiglio Comunale aveva formulato le seguenti richieste:</p> <p>A.3 - Spostamento verso ovest del tracciato della variante alla S.P. 6 (arteria stradale di collegamento dal casello di Pilastrello al capoluogo di Cento).</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, ritiene condivisibili quelli di cui ai precedenti punti A.3, A.5, A.6, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Con riferimento ai rilievi di cui ai punti A.4 e A.9 il Presidente precisa, conformemente a quanto rappresentato alla Provincia di Ferrara, che tali rilievi non possono essere accolti alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p> <p>Per quanto riguarda il rilievo di cui al punto A.7 il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto definitivo è stato sviluppato sulla base del progetto preliminare modificato a seguito delle osservazioni pervenute in CdS (variante CDSP FE04) e approvato da RER in data 19.12.2011, che già recepiva la richiesta di spostamento a Ovest dell'SP6.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Elaborati generali</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01-04</p> <p>Elaborati Wbs: D07</p> <p>PD_0_D07_DCS00_A_SD_P2_01-02</p> <p>PD_0_D07_DCS00_A_SD_PP_01-02</p> <p>PD_0_D07_DCS00_A_SD_PT_01-02</p> <p>PD_0_D07_DCS00_A_SD_F2_01-02</p> <p>PD_0_D07_DCS00_A_SD_SZ_01-03</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Marco Bonfanti		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.1,2	Progettazione Stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A.4 - Realizzazione della S.P. Buonacompra-S.Agostino, nel tratto compreso tra il confine del territorio Cento-S.Agostino e la frazione di Buonacompra e realizzazione di un tratto dal confine dei due territori fino al punto dove la via Bondenese attraversa l'autostrada Cispadana in modo da collegarla con una rotonda sul lato nord dell'autostrada ad una possibile complanare a quest'ultima fino al casello.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, ritiene condivisibili quelli di cui ai precedenti punti A.3, A.5, A.6, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Con riferimento ai rilievi di cui ai punti A.4 e A.9 il Presidente precisa, conformemente a quanto rappresentato alla Provincia di Ferrara, che tali rilievi non possono essere accolti alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p> <p>Per quanto riguarda il rilievo di cui al punto A.7 il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Presidente precisa, conformemente a quanto rappresentato alla Provincia di Ferrara, che tali rilievi non possono essere accolti alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.1,3	Progettazione Stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	D05, DST01			
<u>Testo del Parere:</u>				
A.5 - Realizzazione del collegamento dalla prevista rotatoria di via Orologi				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
<p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, ritiene condivisibili quelli di cui ai precedenti punti A.3, A.5, A.6, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Con riferimento ai rilievi di cui ai punti A.4 e A.9 il Presidente precisa, conformemente a quanto rappresentato alla Provincia di Ferrara, che tali rilievi non possono essere accolti alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p> <p>Per quanto riguarda il rilievo di cui al punto A.7 il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.</p>				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
<p>L'opera di collegamento è stata realizzata in fase di variante post CdS : CDSP-FE-04 B-Cento conf CdS approvata da RER in data 19-12-2011.</p> <p>Conformemente alla variante è stato sviluppato in PD il progetto della rotatoria di intersezione tra via degli orologi ed il tratto C della Bondeno Cento (D05), nonché il sottovia al tracciato autostradale della stessa via degli Orologi.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Elaborati WBS D05: 1_PD_0_D05_DCS00</p> <p>Elaborati sottovia Orologi WBS DST01:</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_RT_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_PT_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_PZ_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_F2_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST001_0_SD_PP_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_RI_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_SZ_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_FC_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_SD_PC_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_OM_RC_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_OM_CA_01_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_OM_CA_02_A</p> <p>PD_0_D05_DST01_0_OM_CA_03_A</p>		

<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.1,4	Progettazione Stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	D06, D07			
<u>Testo del Parere:</u>				
A.6 - Spostamento verso sud della rotatoria prevista sulla via Nuova, in località Torre Spada.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
<p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, ritiene condivisibili quelli di cui ai precedenti punti A.3, A.5, A.6, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Con riferimento ai rilievi di cui ai punti A.4 e A.9 il Presidente precisa, conformemente a quanto rappresentato alla Provincia di Ferrara, che tali rilievi non possono essere accolti alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p> <p>Per quanto riguarda il rilievo di cui al punto A.7 il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.</p>				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
<p>Il progetto definitivo è stato sviluppato sulla base del progetto preliminare modificato a seguito delle richieste emerse nell'ambito della Conferenza dei Servizi con variante CDSP-FE-04 B-Cento conf Cds approvata da RER in data 19-12-2011. Tale variante già recepiva la richiesta del comune di Cento di spostare verso Sud la rotatoria su via nuova in località Torre Spada. Il PD ha sostanzialmente sviluppato il progetto con la rotatoria nella nuova posizione</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	<p>Elaborati generali</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_CO_01-04</p> <p>PD_0_D00_D0000_0_00_FO_01-09</p> <p>PD_0_D00_DCS00_0_0D_F5_01-09</p> <p>Planimetrie di progetto Wbs D07 e D06</p> <p>PD_0_D07_DCS00_A_SD_PP_01-02</p> <p>PD_0_D06_DCS00_A_SD_PP_01-03</p>			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.1,5	Progettazione Stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A.7 - Ridurre al massimo le quote di progetto dell'autostrada.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, ritiene condivisibili quelli di cui ai precedenti punti A.3, A.5, A.6, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Con riferimento ai rilievi di cui ai punti A.4 e A.9 il Presidente precisa, conformemente a quanto rappresentato alla Provincia di Ferrara, che tali rilievi non possono essere accolti alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p> <p>Per quanto riguarda il rilievo di cui al punto A.7 il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La riduzione delle quote del rilevato autostradale è stato uno degli obiettivi principali del Progetto Definitivo, agendo su molteplici fronti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Studio accurato della livelletta autostradale al fine di limitare la lunghezza delle rampe nei tratti di approccio alle opere d'arte. • Adozione di un sistema di smaltimento acque di piattaforma con trattamento integrale delle acque, questo ha consentito di eliminare i tubi collettori nei tratti in rettilineo e quindi gli spazi a loro dedicati. • Adozione di tipologie strutturali appositamente studiate per limitare gli spessori degli impalcati nelle aree di particolare criticità (viadotto su SP 43 Maestra Grande nella zona delle Partecipanze agrarie di Cento) <p>L'altimetria è però vincolata dal rispetto dei franchi idraulici posti dai Consorzi di Bonifica, sia per quanto riguarda l'attraversamento dei corsi d'acqua, sia per la quota di scolo dei fossi autostradali nei ricettori, oltre che dalla presenza di passaggi faunistici, si avranno quindi punti in cui il rilevato risulta ad un'altezza superiore rispetto a quanto previsto nel Progetto Preliminare.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0CS_00_0_SD_F5_13_A PD_0_000_0CS_00_0_SD_F5_14_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing.Luca Piacentini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.1,6	Progettazione Stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A.9 - Potenziare il tratto di via Orologi dall'incrocio con la S.P. 66 in corrispondenza di S.Agostino fino ad intercettare la nuova strada di cui al precedente punto A.4, tale proposta rende inutile e superflua la realizzazione circonvallazione nord-est di S.Agostino così come proposto dal concessionario e pertanto se ne chiede la non realizzazione.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, ritiene condivisibili quelli di cui ai precedenti punti A.3, A.5, A.6, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>Con riferimento ai rilievi di cui ai punti A.4 e A.9 il Presidente precisa, conformemente a quanto rappresentato alla Provincia di Ferrara, che tali rilievi non possono essere accolti alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p> <p>Per quanto riguarda il rilievo di cui al punto A.7 il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Presidente precisa, che tali rilievo non è stato accolto alla luce di quanto indicato in premessa ed in particolare in ragione dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare e dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Emilio Salsi			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.2	Progettazione stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha formalizzato, sentite le Consulte locali, una proposta che riguarda la viabilità di collegamento tra Cento e il casello di Pilastrello e in particolare il previsto ampliamento della SP. 6 (Via Nuova) da Cento fino alla rotatoria in progetto in località Torre Spada.</p> <p>E' stata chiesta una nuova strada in alternativa alla soluzione di riqualificazione prevista.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto della richiesta e precisa tuttavia che allo stato degli atti non si ritiene accoglibile, rinviando alla successiva fase progettuale un approfondimento sulla soluzione proposta nel progetto preliminare. Precisa altresì che la Provincia di Ferrara ha confermato la soluzione proposta nel progetto preliminare.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Come indicato dal Presidente l'osservazione non è stata accolta, in fase di progettazione definitiva si è approfondita la soluzione proposta nel Progetto Preliminare e dalla Provincia di Ferrara.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		-		
<u>Documentazione allegata</u>		-		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
45.3	Progettazione stradale	Comune di Cento	Ferrara	Cento
<u>WBS coinvolte</u>	D06, D07			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha inoltre richiesto che vengano realizzate due rotatorie lungo via Modena (SP 66) all'incrocio con via Giovannina e via del Curato.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente fa presente che alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto in ragione dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, non possono essere oggetto della Conferenza dei Servizi gli interventi proposti.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La richiesta è stata respinta dal presidente di CdS.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	-			
<u>Documentazione allegata</u>	-			
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
46.1	Ambiente e progettazione stradale	Provincia di Parma	Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01 (ex 1PR) – D02 (ex 1RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia di Parma con la nota del 27/01/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0025009 del 31/01/2011, ha formulato le proprie osservazioni sulle opere del progetto che interessano il proprio territorio provinciale; ha successivamente trasmesso, per la seconda e la terza seduta della Conferenza le note acquisite al protocollo regionale con il P.G.2011.0088437 del 07/04/2011 e con il P.G.2011.0113655 del 06/05/2011 con le quali ha sostanzialmente confermato quanto già espresso con la nota del 27/01/2011.</p> <p>Si rappresentano sommariamente di seguito le osservazioni fornite sulle opere di adduzione all'autostrada che prevede la realizzazione del tratto tra la S.P. n. 60 "Sorbolo-Coenzo" e Brescello (1 RE) e la riqualificazione della S.P. 72 "Parma- Mezzani", opera 1PR in località Malcantone al confine tra il Comune di Torrile e il Comune di Mezzani.</p> <p>La Provincia ha fornito indicazioni sulle tematiche ambientali da approfondire nella successiva fase progettuale, nel rispetto della norme attualmente vigenti; gli argomenti evidenziati riguardano, per la fase di cantiere, i materiali di scavo, la gestione dei rifiuti, le emissioni in atmosfera di eventuali gruppi elettrogeni di cantiere, le autorizzazioni per gli scarichi delle acque reflue, le perforazioni di pozzi e, per la fase di esercizio, i sistemi di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della sede stradale e/o i piani di emergenza in caso di sversamento accidentale di sostanze pericolose in corrispondenza del torrente Enza.</p> <p>La Provincia ha richiesto determinati particolari costruttivi per il sovrappasso sulla S.P. 60 "Sorbolo-Coenzo" sul torrente Enza (S.P. 60); in particolare è stata richiesta una sezione trasversale del ponte che preveda anche dei marciapiedi di servizio con l'inserimento di barriere di sicurezza di tipo H3, e specifici sistemi di smaltimento delle acque meteoriche dell'impalcato.</p> <p>Per la parte della variante alla S.P. 41 (tratto tra la S.P. 60 e Brescello) che interessa il territorio parmense, la Provincia ha chiesto che nella successiva fase progettuale siano previsti portali di presegnalazione in corrispondenza delle rotatorie.</p> <p>La Provincia ha inoltre fornito specifiche indicazioni sugli spessori minimi degli strati della pavimentazione stradale, della fondazione stradale e dei materiali costituenti il corpo del rilevato.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che nella successiva fase progettuale saranno valutate correzioni o soluzioni alternative al fine di risolvere le criticità sopra evidenziate dalla Provincia di Parma e che la soluzione definitiva sarà preliminarmente condivisa al fine di risolvere le esigenze poste dalla Provincia.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In relazione all'eterogeneità delle argomentazioni, afferenti sia alla viabilità di adduzione D01 (ex 1PR) che D02 (ex 1RE), si è ritenuto opportuno, in questa sede, sviluppare un quadro organico di risposte sintetiche articolate rispetto alla struttura metodologica con cui è stata sviluppata la progettazione delle opere di cui sopra, rinviando alla consistente documentazione specificatamente elaborata, qualsiasi ulteriore verifica ed approfondimento.</p> <p>1) Opere D01 (ex 1PR) e D02 (ex 1RE) – Tematiche ambientali.</p> <ul style="list-style-type: none"> Per quanto concerne la fase di cantiere, gli elaborati PD_1_D01_DKK00_0_KK_RT_01 				

“*Relazione*” e PD_1_D02_DKK00_0_KK_RT_01 “*Relazione*” illustrano i fabbisogni per entrambe le due opere infrastrutturali. È esposto il bilancio materiali con individuate le tipologie che potranno essere recuperate nell'ambito degli scavi da realizzarsi per le opere stesse. Inoltre, si riportano le quantità di materiale che dovranno essere fornite da provenienza esterna al cantiere, calcolata mediante la compensazione tra fabbisogni e scavi (possibile solo per inerti da rilevato e vegetale). Gli studi della cantierizzazione, infine, affrontano anche le tematiche afferenti alla gestione dei rifiuti, alle emissioni in atmosfera, alla gestione delle acque necessarie per le produzioni e reflue.

- L'analisi del tema relativo alla *Gestione delle terre e rocce da scavo* è stata dettagliatamente sviluppata nell'elaborato PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 “*Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo*”.
- L'analisi del tema *Interferenza opera di progetto – corpi idrici superficiali* è stata dettagliatamente sviluppata negli elaborati PD_0_D01_DWP00_0_WW_RI_01 “*Relazione Idraulica Acque di Piattaforma*” e PD_0_D02_DWP00_0_WW_RI_01 “*Relazione Idraulica Acque di Piattaforma*”.
- Gli elaborati PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_01 “*Relazione - 1/2*”, PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_02 “*Relazione - 2/2*”, PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01 “*Relazione - 1/2*” e PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_02 “*Relazione - 2/2*”, contengono le valutazioni in fase di cantiere ed esercizio, dei potenziali impatti sulle componenti ambientali e delle eventuali opere di mitigazione. Lo studio, per entrambe le infrastrutture stradali in progetto, valuta gli effetti del processo realizzativo e del successivo esercizio sulle componenti ambientali quali:
 - suolo e sottosuolo;
 - acque superficiali e sotterranee;
 - atmosfera;
 - rumore e vibrazioni;
 - vegetazione, flora, fauna, ecosistemi e sistema agroalimentare;
 - paesaggio e patrimonio storico culturale.

2) Opera D02 (ex 1RE) – Particolari costruttivi.

La sezione stradale del progetto di riferimento è di tipo C1 secondo DM2001, la quale non prevede marciapiedi in parti transitabili da pedoni, e inoltre non essendo previste nella progettazione opere stradali di tipo ciclopedonali non è necessario garantire la viabilità pedonale e pertanto non sono previsti marciapiedi di servizio.

Nella progettazione definitiva vengono definiti tutti i particolari costruttivi necessari a un corretto dimensionamento e definizione dell'opera.

3) Opera D02 (ex 1RE) – Portali di presegnalazione.

In fase di progettazione definitiva, per la segnaletica sono stati previsti portali di presegnalamento in corrispondenza delle rotonde.

4) Opere D01 (ex 1PR) e D02 (ex 1RE) – Pavimentazione stradale e corpo del rilevato.

Le pavimentazioni della viabilità sono state dimensionate in funzione dei volumi di traffico ricavati dall'analisi trasportistica, utilizzando come dato dimensionante il traffico cumulato in 20 anni (2017-2036).

Il pacchetto risultante dal calcolo è costituito dalla seguente stratigrafia:

- Tappeto di usura in SMA (Splitt Mastix Asphalt) sp. 3cm
- Binder in conglomerato bituminoso sp. 7cm
- Base in conglomerato bituminoso sp. 12cm
- Sottofondo della pavimentazione in materiale da rilevato stabilizzato con $M_r=200$ MPa

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>1) Opere D01 e D02 – Tematiche ambientali. PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_02 “Piano di gestione operativo delle terre e rocce da scavo”; PD_0_D01_DWP00_0_WW_RI_01 “Relazione Idraulica Acque di Piattaforma” PD_1_D01_DKK00_0_KK_RT_01 “Relazione”; PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_01 “Relazione - 1/2”; PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_02 “Relazione - 2/2”; PD_0_D02_DWP00_0_WW_RI_01 “Relazione Idraulica Acque di Piattaforma”; PD_1_D02_DKK00_0_KK_RT_01 “Relazione”; PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01 “Relazione - 1/2”; PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_02 “Relazione - 2/2”.</p> <p>2) Opera D02 – Particolari costruttivi. PD_0_D02_D0002_0_GE_RG_01_A PD_0_D02_DCS02_0_SD_ST_01-3_A</p> <p>3) Opera D02 – Portali di presegnalazione. PD_0_D02_DSE02_0_SE_RT_01_A PD_0_D02_DSE02_0_SE_PP_01-2_A PD_0_D02_DSE02_0_SE_PC_01_A</p> <p>4) Opere D01 e D02 – Pavimentazione stradale e corpo del rilevato. PD_0_D01_DCS01_0_SD_RC_01_A PD_0_D01_DCS01_0_GT_ST_01_A PD_0_D02_DCS02_0_SD_RC_01_A PD_0_D02_DCS02_0_GT_ST_01_A</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Rodolfo Biondi – Arch. Sergio Beccarelli, Prof. Ing. Lorenzo Domenichini</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
46.2	Progettazione Stradale	Provincia di Parma	Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01 (ex 1PR)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per quanto riguarda le opere di riqualificazione della S.P. 72 "Parma- Mezzani", in località Malcantone al confine tra il Comune di Torrile e il Comune di Mezzani, la Provincia ha evidenziato che il progetto è in contrasto con una lottizzazione di nuove attività produttive e ha proposto una modifica progettuale che preveda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la riqualificazione della S.P. 72 tra la rotonda esistente sulla S.P. 118R Cispadana parmense e la rotonda all'incrocio con la strada comunale Malcantone con tratto in variante di nuova costruzione per la rettifica della curva all'incrocio con la strada comunale del Grillo; - la riqualificazione della S.P. 72 dalla fine dell'intervento della lottizzazione già realizzato (nel quadrante sud-est) in direzione sud fino al tratto A compreso, come prospettato nel progetto, con inserimento di una rotonda all'incrocio con strada comunale della Repubblica in prossimità della località Ponte del Rospo (allegato al presente verbale vi è la rappresentazione grafica della planimetria suggerita dalla Provincia di Parma). 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto della richiesta di revisione degli interventi di riqualificazione previsti sulla S.P. 72 "Parma- Mezzani", in parte con modifica della soluzione tecnica prevista in progetto e in parte con integrazione del tratto di strada provinciale da riqualificare, e specifica che verranno risolte le criticità rappresentate e garantito il collegamento con la viabilità esistente mediante intersezione a rotonda.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La progettazione del tratto in località Malcantone è stata fatta tenendo in considerazione tutti i vincoli urbanistici e territoriali; il progetto si attacca alla rotonda in fase di realizzazione in prossimità dell'impianto IREN, si sviluppa in direzione est dove in prossimità dell'intersezione con Strada del Grillo si è previsto uno svincolo a rotonda come chiesto dal comune di Mezzani per poi collegarsi all'esistente.</p> <p>Nella zona del ponte del rospo si è operato inserendo un nuovo svincolo tipo a rotonda per un sensibile miglioramento della sicurezza di marcia da parte degli utenti, questo ci ha permesso di mantenere la configurazione esistente minimizzando l'impatto con il territorio.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D01_DCS01_0_SD_PP_01-6_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Rodolfo Biondi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
46.3	Progettazione Stradale	Provincia di Parma	Provincia di Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01 (ex 1PR)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Anche per gli interventi sopra richiesti la Provincia ha precisato gli spessori minimi degli strati della pavimentazione stradale, della fondazione stradale e dei materiali costituenti il corpo del rilevato, ha formulato prescrizioni sul sistema di raccolta delle acque e sulla segnaletica stradale che dovrà essere approvata dagli Uffici tecnici della Provincia stessa.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che i pacchetti di pavimentazione stradale verranno opportunamente dimensionati in funzione di un aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale, anche al fine di garantire un'adeguata vita utile della pavimentazione stessa.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Le pavimentazioni della viabilità sono state dimensionate in funzione dei volumi di traffico ricavati dall'analisi trasportistica, utilizzando come dato dimensionante il traffico cumulato in 20 anni (2017-2036). Il pacchetto risultante dal calcolo è costituito dalla seguente stratigrafia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tappeto di usura in SMA (Splitt Mastix Asphalt) sp. 3cm • Binder in conglomerato bituminoso sp. 7cm • Base in conglomerato bituminoso sp. 12cm • Sottofondo della pavimentazione in materiale da rilevato stabilizzato con Mr=200 MPa 				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D01_DCS01_0_SD_RC_01_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Prof. Ing. Lorenzo Domenichini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
46.4	Progettazione Stradale	Provincia di Parma	Parma	--
<u>WBS coinvolte</u>	D01 (ex 1PR)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia ha infine richiesto l'estensione del tratto della S.P. 72 "Parma – Mezzani" da riqualificare fino a via Forlanini (zona SPIP) in Comune di Parma, nonché il prolungamento della Cispadana esistente tra la S.P. 72 e la Strada Golese (S.P. 343R) nel territorio della Provincia di Parma, realizzabile per stralci funzionali.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, con riferimento a tali richieste - ribadendo che nella presente conferenza di servizi vengono esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opere complementari di raccordo con il sistema viario esistente potranno essere finanziate dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Presidente della Conferenza, con riferimento alla richiesta di estensione del tratto della S.P. 72 "Parma – Mezzani" da riqualificare fino a via Forlanini (zona SPIP) in Comune di Parma, dà atto che, trattandosi di opere complementari di raccordo con il sistema viario esistente potranno essere finanziate dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti. Tale opera non è pertanto prevista all' interno del presente Progetto Definitivo.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Rodolfo Biondi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
47.1	Ambiente	Comune di Mezzani	Parma	Mezzani
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Mezzani con la nota del 02/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0088411 del 07/04/2011, ha espresso le proprie valutazioni sulle opere del progetto che interessano il territorio comunale.</p> <p>In particolare si rappresentano sommariamente di seguito le osservazioni fornite nella nota suddetta sulle opere di riqualificazione della S.P. 72 "Parma- Mezzani" che interessano il Comune.</p> <p>Il Comune ha evidenziato che il progetto non è conforme allo strumento urbanistico e l'intervento come previsto è fortemente invasivo rispetto alla zona produttiva destinata a "Infrastrutture tecniche e tecnologiche", già parzialmente urbanizzata. Pertanto il Comune ha chiesto una revisione del tracciato e specificato una possibile soluzione tecnica che prevede la riqualificazione della strada provinciale mediante rettifica della curva tra la rotonda esistente sulla S.P. 118R Cispadana e la strada del Grillo, prevedendo la realizzazione di una rotonda all'incrocio con la stessa strada del Grillo.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto della soluzione progettuale proposta come modifica al tracciato di progetto, allegata graficamente alla nota suddetta, e precisa che quanto proposto sarà valutato opportunamente nella successiva fase progettuale per risolvere le criticità evidenziate.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La progettazione del tratto in località strada del grillo ha tenuto in considerazione la richiesta fatta dal comune di Mezzani la quale è stata completamente accolta rettificando la curva in prossimità dell'intersezione con la suddetta strada e inserendo uno svincolo a rotonda in modo da migliorare sensibilmente la sicurezza di marcia.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_01_A RELAZIONE - 1/2 PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_02_A RELAZIONE - 2/2		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		ing. Rodolfo Biondi, Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
47.2	Progettazione stradale e cantierizzazione	Comune di Mezzani	Parma	Mezzani
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha chiesto, nell'obiettivo di rendere completamente funzionale tale viabilità di adduzione al sistema della Cispadana, di valutare l'opportunità di riqualificare per intero il tratto della S.P. n. 72, a partire dall'intersezione in rotatoria con il tratto di strada Cispadana già realizzato dalla Provincia di Parma fino a Via Forlanini (zona SPIP) in Comune di Parma.</p> <p>Il Comune ha infine chiesto di specificare dettagliatamente alcuni aspetti ambientali e progettuali che gli elaborati di studio preliminare non chiariscono esaurientemente o sono mancanti.</p> <p>Si richiamano come parte integrante del presente verbale i punti dettagliati nella nota, allegata al presente verbale, in cui sono stati evidenziati gli aspetti progettuali da approfondire nella successiva fase progettuale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto delle richieste di specifico approfondimento del Comune e chiarisce che nella successiva fase progettuale verranno analizzati tutti gli aspetti messi in evidenza fornendo per ciascuna richiesta analisi e studi approfonditi, anche prendendo in considerazione le osservazioni del Comune ove pertinenti e che nello studio di Impatto Ambientale verranno adeguatamente studiati e approfonditi gli impatti sui ricettori esistenti al fine di individuare eventuali interventi di mitigazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In riferimento alla richiesta di estensione del tratto della S.P. 72 "Parma – Mezzani" da riqualificare fino a via Forlanini (zona SPIP), si precisa che tale richiesta coincide con quella formulata dalla Provincia di Parma nella scheda ID 46.4, rimandata dal Presidente della Conferenza ad altri canali di finanziamento e quindi esclusa dal presente Progetto Definitivo.</p> <p>Osservazione 3</p> <p>a) Si specifica che non sono presenti piazzali pavimentati di cui è necessaria la gestione delle acque di dilavamento, ma è stato progettato un sistema di raccolta e gestione delle acque di piattaforma del tracciato stradale.</p> <p>b) Sistemi di approvvigionamento e distribuzione nei cantieri:</p> <p><u>Fronte cantiere e Area operativa.</u> Non si prevede l'uso di acque potabili, l'unica necessità è quella di acque per il consumo umano, per le quali si provvederà con forniture in recipienti di appropriata capacità per uso personale. I servizi igienici nell'area operativa e sul fronte di cantiere saranno di tipo chimico.</p> <p>Approvvigionamento acque non potabili:</p> <p><u>Fronte cantiere.</u> Il fronte di cantiere sarà sostenuto nella domanda idrica non potabile mediante rifornimento mobile con autobotti che preleveranno acqua nell'area operativa e, in caso di indisponibilità o insufficienza, nell'area di cantiere (campo base 1-B.1).</p> <p>I mezzi destinati alla bagnatura delle piste durante la stagione secca potranno prelevare dal cantiere o da corsi d'acqua di scolo e bonifica previa concessione da parte dei Consorzi competenti.</p> <p><u>Area operativa.</u> La domanda idrica industriale dell'area operativa sarà sostenuta con prelievo da falde superficiali per tutte le attività delle aree e a servizio del fronte cantiere</p> <p>c) I rifiuti prodotti in fase di cantiere sono i seguenti:</p>				

- reflui domestici;
- reflui industriali;
- materiali di scavo;
- materiali derivanti dalla dismissione delle aree di cantiere;
- rifiuti urbani (RU).

Una trattazione esaustiva del sistema di gestione e smaltimento dei rifiuti in fase di cantiere dell'opera si trova nel cap. 3.5.3 dell'elaborato PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_01_A.

d) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.

e) L'opera in oggetto sarà realizzata circa 32 mesi dopo l'inizio delle lavorazioni relative al tracciato autostradale; la durata complessiva dei lavori per la viabilità oggetto del presente studio è stimata in 7 mesi (210 giorni).

f) L'intero corpo stradale sarà realizzato mediante materiali non pregiati, argillosi e limosi, appartenenti alle classi A4, A5, A6 e A7 in riferimento alla classificazione CNR-UNI 10006. Considerate le scadenti caratteristiche geotecniche di tali materiali il loro utilizzo è consentito esclusivamente previa stabilizzazione.

La tecnologia della stabilizzazione, laddove vi sia disponibilità di rilevanti quantità di materiale fine, risulta essere una valida alternativa al consumo di materiali pregiati.

L'applicazione della stabilizzazione a calce e/o cemento, oltre che nella formazione dei rilevati, è utilizzabile anche nelle operazioni di bonifica – intervento volto al miglioramento del materiale presente in sito – come alternativa alla mera sostituzione dello stesso.

Lo scavo di bonifica è stato previsto con profondità variabili da 0.30 a 0.60 m. Si tratta in ogni caso di terreni che possono essere riutilizzati nell'ambito della realizzazione del rilevato mediante stabilizzazione.

g) Nella fase di caratterizzazione dello stato di fatto della componente atmosferica sono stati analizzati i seguenti composti: ossidi di azoto (NO_x), Monossido di carbonio (CO), PM10 e PM2.5, Ozono (O₃), Benzene; mentre nella fase di valutazione degli impatti sono state valutate le seguenti concentrazioni:

- NO_x (concentrazione media annuale);
- NO_x (99.8° perc. delle medie orarie);
- PM10 (concentrazione media annuale);
- PM10 (90.4° perc. delle medie giornaliere);
- PM2.5 (concentrazione media annuale);
- CO (media massima su 8 ore);
- Benzene (concentrazione media annuale).

h) I dati di traffico relativi allo stato di fatto sono riportati nella trattazione dello stato di fatto acustico del cap. 5.3.6 dell'elaborato PD_0_D01_D0000_0_IA_RG_01_A.

i) Il calcolo eseguito con il programma Citymap è finalizzato alla determinazione del livello sonoro equivalente diurno e notturno nel vertice più esposto di ciascun edificio-ricettore, ad una quota fissa di m. 4.0 sopra il piano di campagna, corrispondente nella maggior parte dei casi al davanzale di una finestra del primo piano.

L'altezza di 4.0 m è stata comunque scelta in misura fissa in accordo con le prescrizioni di cui al D.M. Amb 16/3/1998.

Oltre al calcolo per punti, è stato effettuato un calcolo della mappa isolivello sonoro diurno e notturno, sempre riferita ad una quota di 4.0 m sopra il piano di campagna.

j) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.

k) La bentonite (nome che genericamente è associato alla bentonite sodica utilizzata in edilizia) è un minerale argilloso che ha la proprietà di rigonfiarsi in acqua (aumento fino a 400 volte del volume iniziale). Essendo argillosa riduce enormemente la permeabilità del mezzo in cui viene immessa; per questo viene comunemente utilizzata per la stabilizzazione delle perforazioni, per esempio per la realizzazione dei pali, nei terreni granulari in falda. E' evidente che tale materiale intasa i pori dell'acquifero con un effetto che, almeno per quanto riguarda la perforazione dei pali, è da considerarsi permanente.

I polimeri che vengono utilizzati in sostituzione della bentonite, con lo stesso scopo, hanno il vantaggio di essere biodegradabili (in sostanza si tratta di lunghe catene di zuccheri) e quindi, una volta che hanno svolto la loro funzione, si disciolgono nell'acquifero, annullando l'effetto di riduzione di permeabilità. Trattandosi di zuccheri non si hanno alterazioni della qualità delle acque.

La bentonite inoltre contiene elementi chimici (naturali ovviamente visto che si tratta di un minerale, ma in concentrazioni significative, p.es Alluminio) che potrebbero alterare la composizione iniziale del terreno scavato, rendendolo di fatto un rifiuto.

Il vantaggio dell'utilizzo dei polimeri è quindi essenzialmente ambientale. ARPA in passato ha infatti paventato che la bentonite potesse diffondersi nell'acquifero anche a distanze significative dalle perforazioni. Per questo motivo l'utilizzo di polimeri in perforazioni in acquifero è diventato uno standard.

Dal punto di vista esecutivo invece i polimeri, non raggiungendo l'efficienza della bentonite, costituiscono sicuramente uno svantaggio.

l) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.

m) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione, nello specifico sono stati individuati interventi di:

- mitigazione per la vegetazione e gli ecosistemi e di inserimento paesaggistico;
- mitigazione per l'ambiente idrico;
- mitigazione per il rumore.

Per gli opportuni approfondimenti si veda l'elaborato PD_0_D01_DMA00_0_MA_RG_01.

n) Gli interventi di riqualificazione di cui è oggetto la SP72 Parma-Mezzani non ne cambia la proprietà che pertanto rimane alla Provincia di Parma

o) Il profilo del tratto di interesse è stato generato dalle condizioni al contorno rappresentate dalla costruenda rotatoria a carico di altro ente (IREN) e dal tombino scatolare realizzato sul canale Malcantone.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Rodolfo Biondi, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
48.1	Progettazione stradale	Comune di Sorbolo	Parma	Sorbolo
<u>WBS coinvolte</u>	D02 (ex 1RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Sorbolo con la nota del 04/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0088431 del 07/04/2011, ha espresso le proprie valutazioni sulle opere del progetto che interessano il territorio comunale.</p> <p>In particolare si rappresentano sommariamente di seguito le osservazioni fornite su una delle opere di adduzione all'autostrada che prevede la realizzazione del tratto tra la S.P. n. 60 Sorbolo -Coenzo e Brescello (1 RE) che interessa il Comune.</p> <p>Il Comune ha evidenziato che a seguito di diversi incontri con FER - Ferrovie Emilia Romagna, in occasione di valutazioni sul progetto della Tangenziale di Sorbolo, l'azienda ha espresso l'intenzione di potenziare il traffico merci della linea Parma-Suzzara deviandolo in direzione dell'asse ferroviario Parma-Brescia, soluzione che avrebbe eliminato il transito del traffico merci dalla direttrice Parma-Sorbolo. Pertanto il Comune ha pertanto evidenziato che la realizzazione del nuovo ponte dovrebbe, prevedere anche la sede del rilevato ferroviario di opportune dimensioni per dare corso alla predisposizione di un nuovo tracciato ferroviario, in aderenza alla Cispadana, per l'innesto alla direttrice Parma-Brescia, conformemente alle previsioni espresse da FER.</p> <p>Il Comune ha chiesto la realizzazione una pista ciclo pedonale a fianco del tracciato stradale, a partire dalla rotonda esistente su Strada dei Ronchi (Strada di Chiozzola) fino alla rotonda in corrispondenza dell'intersezione con Via Imperiale in territorio del Comune di Brescello.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che non può essere accolta la richiesta di predisposizione di un nuovo tracciato ferroviario per l'innesto alla direttrice Parma-Brescia in corrispondenza del nuovo ponte sul tratto tra la S.P. 60 Sorbolo-Coenzo e Brescello in quanto la realizzazione di un'eventuale infrastruttura ferroviaria non è compatibile con i tempi programmati per le opere relative al sistema viario.</p> <p>Il Presidente evidenzia altresì che la richiesta di realizzazione di una pista ciclo pedonale, a fianco del tracciato stradale, dalla rotonda esistente su strada dei Ronchi fino alla rotonda in corrispondenza dell'intersezione con Via Imperiale in territorio del Comune di Brescello quale opera compensativa e di mitigazione ambientale deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Presidente della Conferenza evidenzia che non può essere accolta la richiesta di predisposizione di un nuovo tracciato ferroviario per l'innesto alla direttrice Parma-Brescia in corrispondenza del nuovo ponte sul tratto tra la S.P. 60 Sorbolo-Coenzo e Brescello, tale opera risulta quindi esclusa dal presente Progetto Definitivo.</p> <p>In merito alla realizzazione della pista ciclo pedonale si rappresenta quanto segue: tale pista si collocherebbe in adiacenza alla viabilità di progetto e sarebbe compresa tra due rotonde alle quali non arrivano piste ciclo pedonali. Si tratterebbe perciò di realizzare una pista non continua il cui raggiungimento rappresenterebbe elemento di pericolo per i pedoni ed i ciclisti stessi. Si rimanda perciò, come precisato dal presidente, ad una più eventuale prescrizione in sede di Valutazione di impatto ambientale.</p>				

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Rodolfo Biondi, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
48.2	Idraulica	Comune di Sorbolo	Parma	- Sorbolo
<u>WBS coinvolte</u>	D02-DWS02 (Torrente Enza)			
<u>Testo del Parere:</u> Si richiede l'installazione di un nuovo idrometro sul nuovo ponte sull' Enza				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> --				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> È stato previsto il posizionamento di una stazione idrometrica in corrispondenza del ponte in progetto così come richiesto dal Comune di Sorbolo tramite Lettera N. 1737 del 04/04/2011, in sede di CdS (osservazione n.3 p.to r).				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D02_DWS02_0_WW_RI_02_A			
<u>Documentazione allegata</u>	-			
<u>Progettista</u>	Ing. Riccardo Telò			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
48.3	Ambiente	Comune di Sorbolo	Parma	Sorbolo
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha infine chiesto di specificare dettagliatamente alcuni aspetti ambientali progettuali che gli elaborati di studio preliminare non chiariscono esaurientemente o sono mancanti.</p> <p>Si richiamano come parte integrante del presente verbale i punti dettagliati nella nota, allegata al presente verbale, in cui sono stati evidenziati gli aspetti progettuali da approfondire nella successiva fase progettuale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto delle richieste di specifico approfondimento del Comune e chiarisce che nella successiva fase progettuale verranno analizzate tutti gli aspetti messi in evidenza fornendo per ciascuna richiesta analisi e studi approfonditi tenendo in conto anche le osservazioni del Comune ove pertinenti.</p> <p>Il Presidente precisa che in merito alla competenza della manutenzione in fase di esercizio che le opere che saranno realizzate dalla concessionaria ARC S.p.A., saranno cedute alla Provincia sia in proprietà che in gestione definitivo come meglio precisato in premessa.</p> <p>Il Presidente prende atto infine del parere di compatibilità urbanistica rilasciato dall'Ufficio Urbanistica-Edilizia allegato alla nota del Comune di Sorbolo.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Osservazione n.3</p> <p>a) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.</p> <p>b) Per la realizzazione dell'opera in oggetto è stata localizzata solo un' Area Operativa, la cui puntuale ubicazione è visibile nell'elaborato PD_1_D02_D0000_0_IA_PP_03_A.</p> <p>c) Si specifica che non sono presenti piazzali pavimentati di cui è necessaria la gestione delle acque di dilavamento, ma è stato progettato un sistema di raccolta e gestione delle acque di piattaforma del tracciato stradale.</p> <p>d) Nell'area operativa non si prevede l'uso di acque potabili, l'unica necessità è quella di acque per il consumo umano per le quali si provvederà con forniture in bottiglia. I servizi igienici nelle aree operative e sul fronte di cantiere saranno di tipo chimico.</p> <p>La domanda idrica industriale delle aree operative sarà sostenuta con prelievo da falde superficiali per tutte le attività delle aree e a servizio del fronte cantiere. Saranno prelevate acque ad uso non potabile da pozzi superficiali di nuova costruzione aventi le seguenti caratteristiche: pozzi trivellati attrezzati con tubazioni in PVC atossico Ø=8", profondità H=40 m, portate di punta q=10 l/s, finestratura del tubo per captazione acque da falda confinata estesa da 25 m a 40 m. Il contenimento della portata prelevata avverrà con stoccaggio in serbatoi di cantiere che consentiranno di distribuire la domanda nelle ventiquattro ore e ridurre la pressione sulla falda. In caso di insufficienza qualitativa o quantitativa della risorsa idrica prelevabile dalle falde superficiali potranno essere installati serbatoi di stoccaggio fuori terra alimentati con autobotte.</p> <p>e) Per la tipologia di aree di cantiere presenti nell'ambito del presente processo di cantierizzazione si sono definiti i principali parametri che caratterizzano lo scarico:</p>				

- reflui domestici. Nel caso in esame non sono previsti reflui domestici al di fuori di quanto prodotto, raccolto e opportunamente smaltito dai servizi igienici di tipo chimico all'interno delle aree operative;
- reflui industriali. Nel caso in esame tali reflui saranno limitati alle acque impiegate durante le fasi costruttive delle opere d'arte lungo i tratti operativi principalmente nell'esecuzione e bagnatura dei getti di calcestruzzo. La raccolta sarà fatta tramite vasche temporanee di raccolta reflui industriali successivamente trasferiti nel campo base 1-B.1 per la depurazione;
- acque prima pioggia. L'assenza di superfici pavimentate all'interno delle aree operative non rende necessaria la raccolta e il trattamento delle acque meteoriche.

f) I rifiuti prodotti in fase di cantiere sono i seguenti:

- reflui domestici;
- reflui industriali;
- materiali di scavo;
- materiali derivanti dalla dismissione delle aree di cantiere;
- rifiuti urbani (RU).

Una trattazione esaustiva del sistema di gestione e smaltimento dei rifiuti in fase di cantiere dell'opera si trova nel cap. 3.5.3 dell'elaborato **PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01_A**.

g) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.

h) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.

i) Dalla lettura del cronoprogramma si possono evidenziare le seguenti principali considerazioni:

- l'opera in oggetto sarà realizzata circa 17 mesi dopo l'inizio delle lavorazioni relative al tracciato autostradale;
- si prevede di completare la realizzazione delle aree di cantierizzazione (campo base 1-B.1) nei primi sei mesi e mezzo, confermando la pianificazione del piano complessivo dei trasporti previsto per il processo realizzativo dell'opera (autostrada e viabilità di adduzione);
- la durata complessiva dei lavori per la viabilità oggetto del presente studio è stimata in 21 mesi (620 giorni).

In particolare si ritiene che sia prioritario realizzare le seguenti opere:

- risoluzione delle principali interferenze della viabilità di progetto con le opere idrauliche (es. tombini) che consentano di dare la maggiore continuità possibile alle viabilità utilizzate in fase di cantiere.

j) L'intero corpo stradale sarà realizzato mediante materiali non pregiati, argillosi e limosi, appartenenti alle classi A4, A5, A6 e A7 in riferimento alla classificazione CNR-UNI 10006. Considerate le scadenti caratteristiche geotecniche di tali materiali il loro utilizzo è consentito esclusivamente previa stabilizzazione.

La tecnologia della stabilizzazione, laddove vi sia disponibilità di rilevanti quantità di materiale fine, risulta essere una valida alternativa al consumo di materiali pregiati.

L'applicazione della stabilizzazione a calce e/o cemento, oltre che nella formazione dei rilevati, è utilizzabile anche nelle operazioni di bonifica – intervento volto al miglioramento del materiale presente in sito – come alternativa alla mera sostituzione dello stesso.

Lo scavo di bonifica è stato previsto con profondità variabili da 0.30 a 0.60 m. Si tratta in ogni caso di terreni che possono essere riutilizzati nell'ambito della realizzazione del rilevato mediante stabilizzazione.

k) Nella fase di caratterizzazione dello stato di fatto della componente atmosferica sono stati analizzati i seguenti composti: ossidi di azoto (NO_x), Monossido di carbonio (CO), PM10 e PM2.5, Ozono (O₃),

Benzene; mentre nella fase di valutazione degli impatti sono state valutate le seguenti concentrazioni:

- NOx (concentrazione media annuale);
- NOx (99.8° perc. delle medie orarie);
- PM10 (concentrazione media annuale);
- PM10 (90.4° perc. delle medie giornaliere);
- PM2.5 (concentrazione media annuale);
- CO (media massima su 8 ore);
- Benzene (concentrazione media annuale).

l) I dati di traffico relativi allo stato di fatto sono riportati nella trattazione dello stato di fatto acustico del cap. 5.3.7 dell'elaborato **PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01_A**.

m) Il calcolo eseguito con il programma Citymap e' finalizzato alla determinazione del livello sonoro equivalente diurno e notturno nel vertice più esposto di ciascun edificio-ricettore, ad una quota fissa di m. 4.0 sopra il piano di campagna, corrispondente nella maggior parte dei casi al davanzale di una finestra del primo piano.

L'altezza di 4.0 m è stata comunque scelta in misura fissa in accordo con le prescrizioni di cui al D.M. Amb 16/3/1998.

Oltre al calcolo per punti, è stato effettuato un calcolo della mappa isolivello sonoro diurno e notturno, sempre riferita ad una quota di 4.0 m sopra il piano di campagna.

n) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.

o) La bentonite (nome che genericamente è associato alla bentonite sodica utilizzata in edilizia) è un minerale argilloso che ha la proprietà di rigonfiarsi in acqua (aumento fino a 400 volte del volume iniziale). Essendo argillosa riduce enormemente la permeabilità del mezzo in cui viene immessa; per questo viene comunemente utilizzata per la stabilizzazione delle perforazioni, per esempio per la realizzazione dei pali, nei terreni granulari in falda. E' evidente che tale materiale intasa i pori dell'acquifero con un effetto che, almeno per quanto riguarda la perforazione dei pali, è da considerarsi permanente.

I polimeri che vengono utilizzati in sostituzione della bentonite, con lo stesso scopo, hanno il vantaggio di essere biodegradabili (in sostanza si tratta di lunghe catene di zuccheri) e quindi, una volta che hanno svolto la loro funzione, si disciolgono nell'acquifero, annullando l'effetto di riduzione di permeabilità. Trattandosi di zuccheri non si hanno alterazioni della qualità delle acque.

La bentonite inoltre contiene elementi chimici (naturali ovviamente visto che si tratta di un minerale, ma in concentrazioni significative, p.es Alluminio) che potrebbero alterare la composizione iniziale del terreno scavato, rendendolo di fatto un rifiuto.

Il vantaggio dell'utilizzo dei polimeri è quindi essenzialmente ambientale. ARPA in passato ha infatti paventato che la bentonite potesse diffondersi nell'acquifero anche a distanze significative dalle perforazioni. Per questo motivo l'utilizzo di polimeri in perforazioni in acquifero è diventato uno standard.

Dal punto di vista esecutivo invece i polimeri, non raggiungendo l'efficienza della bentonite, costituiscono sicuramente uno svantaggio.

p) I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati alle indicazioni di indirizzo formulate nell'osservazione.

q) Come precisato dal Presidente, le opere che saranno realizzate dalla Concessionaria ARC S.p.A., saranno cedute alla Provincia sia in proprietà che in gestione.

r) Si rimanda la risposta al parere 48.2

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01_A RELAZIONE - 1/2 PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_02_A RELAZIONE - 2/2
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Rodolfo Biondi, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
49.1	Progettazione stradale	Comune di Torrile	Parma	Comune di Torrile
<u>WBS coinvolte</u>	D01 (ex 1PR)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Torrile con la nota del 27/01/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0024978 del 31/01/2011, e con la nota del 14/04/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0099847 del 20/04/2011, ha espresso le proprie valutazione sulle opere del progetto che interessano il territorio comunale.</p> <p>In particolare si rappresentano sommariamente di seguito le osservazioni fornite nelle note suddette sulle opere di riqualificazione della S.P. 72 "Parma- Mezzani", opera 2PR in località Malcantone al confine tra il Comune di Torrile e il Comune di Mezzani. Il Comune ha evidenziato che il progetto non è conforme allo strumento urbanistico e si sovrappone ad un'area classificata come ambito produttivo. Il Comune ha evidenziato che il progetto è in contrasto con opere già realizzate e in fase di ultimazione</p> <p>Il Comune ha richiesto pertanto una verifica del progetto di riqualificazione della strada provinciale in corrispondenza delle intersezioni esistenti come la S.C. Malcantone, il cui ramo ovest, in comune di Torrile, collega la S.P. 72, non solo con la frazione di Gainago, ma anche con l'impianto di compostaggio RSU di rilevanza sovracomunale, mentre il ramo Est collegherà il depuratore intercomunale previsto dal PTCP facente parte dello schema fognario-depurativo A7 del Piano Provinciale di tutela delle Acque.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che nella successiva fase progettuale saranno valutate correzioni o soluzioni alternative al fine di risolvere le criticità sopra evidenziate, assicurando che le soluzioni indagate dovranno garantire l'accessibilità al depuratore ed ai fondi privati esistenti.</p> <p>La soluzione definitiva sarà preliminarmente condivisa al fine di risolvere le esigenze poste dal Comune.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La progettazione del tratto in località Malcantone è stata fatta tenendo in considerazione tutti i vincoli urbanistici e territoriali; il progetto si attacca alla rotatoria in fase di realizzazione in prossimità dell'impianto IREN, si sviluppa in direzione est dove in prossimità dell'intersezione con Strada del Grillo si è previsto uno svincolo a rotatoria come chiesto dal comune di Mezzani per poi collegarsi all'esistente. In questa configurazione si riesce a mantenere le opere in fase di realizzazione garantendo la circolazione in tutte le direzioni indicate.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D01_DCS01_0_SD_PP_01-6_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		ing. Rodolfo Biondi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.1	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>I Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio, hanno condiviso uno specifico studio predisposto con l'obiettivo di presentare in sede di questa Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare valutazioni, condizioni e proposte relative al progetto esaminato in modo da apportare il contributo del territorio alla successiva fase progettuale.</p> <p>Gli stessi Comuni evidenziano che i contenuti del documento tecnico predisposto sono illustrati in modo coordinato per l'intero territorio interessato e riguardano sia l'autostrada in senso stretto (compresi gli interventi locali sulla rete esistente e i collegamenti viari al sistema autostradale), sia le opere di viabilità complementari necessarie per ovviare i disagi del traffico nelle arterie dei centri abitati.</p> <p>Nello studio sopra citato sono state affrontate le seguenti tematiche attinenti alle opere di integrazione infrastrutturale con la rete stradale esistente che di seguito si riassumono.</p> <p>A1. Programma di gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale tale da assicurarne la costante funzionalità</p> <p>Alcuni Comuni hanno manifestato la disponibilità a prendere in gestione e curare il verde in tutte le aree al di fuori delle recinzioni autostradali da parte dell'Amministrazione comunale di competenza, con interventi economicamente a carico della Società autostradale.</p> <p>Viene proposto che la messa a dimora e la gestione delle aree da sistemare a verde di mitigazione e/o di sistemazione paesaggistica avvenga sia su aree acquisite dal Concessionario, sia su aree pubbliche o private al di fuori di tale perimetro, rinviando al progetto definitivo la specifica definizione di strumenti utili a dare concretezza ed efficacia a questo obiettivo (linee-guida per la progettazione e per l'esecuzione delle opere; convenzioni-tipo tra Amministrazione Comunale, Concessionario e proprietari, per la gestione; modalità di utilizzo di risorse pubbliche e private).</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto della richiesta e rimanda alla successiva fase progettuale i necessari approfondimenti sui programmi di gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale tale da assicurarne la costante funzionalità ferma restando la possibilità di stipulare apposite convenzioni.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La gestione e la manutenzione delle opere di mitigazione ambientale, al fine di assicurarne la costante funzionalità, saranno garantite, all'interno della recinzione autostradale, dal Concessionario stesso per tutta la durata della Concessione. La funzionalità degli interventi di mitigazione ambientale, nell'ambito delle aree di proprietà del Concessionario collocate all'esterno della recinzione autostradale, saranno garantiti nel tempo sempre mediante l'azione diretta della stessa Società Concessionaria.</p> <p>Si precisa a tale proposito che le aree esterne alla recinzione autostradale, ove operare la realizzazione delle dotazioni mitigative, potranno essere acquisite dal Concessionario o attraverso l'istituto dell'esproprio oppure, eventualmente, attraverso altre forme, che dovranno necessariamente</p>				

prevedersi in una successiva fase progettuale, quali: la stipula di accordi, convenzioni, ecc... tra i soggetti interessati.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0MA00_0_MA_LI_01_A Linee guida per la realizzazione e la manutenzione delle opere a verde Da elaborato PD_0_A00_A0000_0_ES_BD_05_A a elaborato PD_0_A00_A0000_0_ES_BD_31_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.2	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A2. Necessità di intervenire nei terreni destinati al rimboschimento prima dell'inizio della costruzione dell'autostrada</p> <p>I Comuni hanno evidenziato che la riforestazione e la conseguente mitigazione devono precedere la perdita di naturalità/biodiversità del territorio, con conseguente abbassamento dell'impatto in fase di cantierizzazione e innalzamento della qualità della mitigazione durante la fase di esercizio.</p> <p>Al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, per le quali è inevitabile si determini un impatto paesaggistico e ambientale con perdita di naturalità nell'intero periodo di cantierizzazione, il progetto definitivo dovrà prevedere delle aree destinate al rimboschimento e a nuove sistemazioni paesaggistiche, per le quali si richiede che in tale sede di progettazione siano programmati gli interventi nelle fasi iniziali di realizzazione dell'infrastruttura autostradale, così da compensare in termini di bilancio ecologico e territoriale le perdite, e da avviare in modo tempestivo la nuova sistemazione, con congrui tempi di crescita delle nuove essenze, utili a garantire un esito pienamente percepibile ed ecologicamente efficace a partire dall'entrata in esercizio dell'autostrada.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA).</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Durante la prima fase operativa di cantiere (primi 12 mesi circa) sono previste le bonifiche, le operazioni di accantieramento e la realizzazione delle piste di servizio a fianco del futuro sedime autostradale. In ragione di tali operazioni, che implicano lavorazioni con macchine operative, operazioni di scotico e potenziali sollevamenti di polveri, non è possibile mettere a dimora impianti vegetali, onde evitare di comprometterne l'attecchimento. Anche la realizzazione delle opere a verde sulle scarpate autostradali o nelle aree intercluse tra le stesse e le piste di servizio dovrà necessariamente essere subordinata alla realizzazione dei rilevati e delle sistemazioni morfologiche connesse al tracciato. Per quanto riguarda invece gli interventi di rimboschimento, non strettamente connessi al sedime autostradale ed alle piste di servizio, questi potranno essere programmati già nelle fasi iniziali (sempre dopo il termine dei primi 12 mesi) di realizzazione dell'infrastruttura autostradale, così da avviare in modo tempestivo la nuova sistemazione, con congrui tempi di crescita delle nuove essenze, utili a garantire un esito pienamente percepibile ed ecologicamente efficace a partire dall'entrata in esercizio dell'autostrada.</p> <p>Nel cronogramma elaborato in questa sede si evidenzia che tutti gli interventi di mitigazione ambientale saranno completati entro il 42° mese, circa quindi tre mesi prima dell'entrata in esercizio</p>				

dell'autostrada.

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0KK000_KK_RT_01_A Relazione PD_1_A00_AKK000_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 1 PD_2_A00_AKK000_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 2</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.3	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A3. Nuove strade e nuovi ponti</p> <p>Il Comune di Concordia sulla Secchia ha chiesto di non entrare in possesso di tratti di strade e/o ponti di cui non è attualmente proprietario o di nuova realizzazione.</p> <p>La richiesta riguarda evidentemente opere per le quali si possa prevedere un regime proprietario da definire rispetto alle competenze provinciali e comunali. L'esigenza è riferita al sistema delle opere stradali complementari e alla necessità per i Comuni di non vedere aggravato – al di là delle competenze attuali - l'onere della gestione e manutenzione delle quote aggiuntive di patrimonio infrastrutturale. Le indicazioni poste dal Comune di Concordia nel documento presentato è generalizzabile all'intero territorio interessato.</p> <p>I comuni hanno evidenziato che su questo tema la Provincia di Modena, per quanto riguarda le strade di sua competenza (provinciali) prevede di prendere in carico tutti i nuovi tratti relativi alla rete provinciale (nuovi tratti stradali, cavalcavia e/o sottopassi fuori dall'attuale sedime, ecc.) ma di cedere alle Amministrazioni locali i tratti che sono di conseguenza declassati.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che per le infrastrutture attinenti la viabilità comunale, provinciale e statale, che saranno realizzate dalla concessionaria ARC S.p.A., si rimanda a quanto già evidenziato nelle premesse.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Come chiarito nelle premesse alla trattazione dei pareri degli enti territoriali del verbale della CdS da parte del Presidente la viabilità ordinaria realizzata dalla Concessionaria ARC S.p.A. saranno cedute in proprietà e gestione alle Province e/o ai Comuni territorialmente competenti, tramite appositi atti da perfezionare con previsione anche degli oneri manutentivi a carico degli stessi enti locali.</p> <p>Relativamente alle opere di attraversamento della sede autostradale i rapporti e le rispettive ripartizioni di competenze (manutenzione ordinaria e straordinaria) verranno regolate mediante apposite convenzioni tra il Concessionario, l'ente locale pertinente della relativa viabilità e la Regione stessa.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		ARC S.p.a.		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.4	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A4. Poli estrattivi</p> <p>I Comuni hanno evidenziato che le previsioni di poli estrattivi di progetto inserite nel progetto preliminare non sono congruenti con le previsioni del PIAE vigente della Provincia di Modena, approvato nell'aprile 2009.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente conferma che nel progetto sono state date indicazioni del tutto preliminare che solo in sede di elaborazione del progetto definitivo sarà definito il progetto di cantierizzazione e il correlato programma di approvvigionamento dei materiali necessari.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo. Infatti, si specifica che si è operato un puntuale censimento dei Piani Infraregionali delle Attività Estrattive delle province coinvolte e di quelle limitrofe (Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna) al fine di valutare la coerenza delle cave estrattive pianificate con i fabbisogni di materiali inerti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura. Tale verifica non ha portato, di conseguenza, alla necessità in termini di fabbisogno di identificare nuovi poli estrattivi. Per una puntuale verifica dei quantitativi e dei poli identificati si faccia riferimento alla sezione 0 4 1 POLI ESTRATTIVI E CENTRI DI PRODUZIONE.</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_01_A Poli estrattivi e centri di produzione - Relazione illustrativa</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.."</p>		

<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.5	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A5. Viabilità di cantiere</p> <p>I Comuni hanno chiesto di valutare la sostenibilità della viabilità di cantiere e indicazione degli interventi eventualmente necessari.</p> <p>I Comuni evidenziano che è condizione per l'assenso al successivo progetto definitivo che sia effettuata la scelta (da dimostrare attraverso idonei elaborati tecnici) in base alla quale nessun centro abitato sarà interferito da traffico pesante di attraversamento proveniente e diretto ai cantieri e alle cave.</p> <p>I Comuni hanno chiesto che in ogni caso siano previsti interventi di ripristino e manutenzione della viabilità ordinaria che dovesse risultare danneggiata dal passaggio degli automezzi di cantiere e simili.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che il progetto definitivo sarà sviluppato in modo da minimizzare gli impatti sul territorio dovuti ai processi di cantierizzazione evitando nella misura massima possibile l'uso della viabilità ordinaria per il passaggio dei mezzi di cantiere; pertanto, nel piano di cantierizzazione da svilupparsi nello studio di Impatto ambientale si terrà conto delle problematiche e delle criticità evidenziate.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La pianificazione del piano dei trasporti afferenti al processo di cantierizzazione dell'intera infrastruttura, è stata elaborata sulla base di un'attenta valutazione dei fabbisogni di materie generati da ogni singolo ambito operativo (1° e 2°), dalle caratteristiche della viabilità locale, dalla localizzazione dei poli estrattivi rispetto ai tratti operativi di pertinenza e dalla localizzazione delle emergenze storico-testimoniali e delle sensibilità ambientali.</p> <p>L'insieme di questi fattori ha determinato la necessità di programmare l'avanzamento cronologico delle fasi costruttive dell'intera opera in due distinti periodi temporali, al fine di minimizzare le interferenze tra cantieri e viabilità esistente e perseguire un criterio oggettivo di economicità e di salvaguardia ambientale, e più precisamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il <i>primo</i> periodo dovrà consentire la realizzazione delle piste di cantiere da realizzarsi in corrispondenza dei margini delle aree di sedime autostradale; l'arco temporale previsto per completare tali opere è stato dimensionato presuntivamente in circa 12 mesi, con inizio dalla data di inizio dei lavori. Questa fase prevede la sovrapposizione dei percorsi e delle piste di cantiere con le viabilità maggiori e minori esistenti. I dati emersi escludono che tali tragitti, in ragione delle modeste quantità movimentate, possano compromettere, con la loro frequenza, le attuali caratteristiche ambientali o possano incrementare significativamente il carico di traffico sulla viabilità esistente. Si precisa altresì che nella pianificazione dei percorsi si è operato, al fine di evitare il transito dei veicoli pesanti all'interno dei centri abitati. • il <i>secondo</i> periodo si estenderà sino all'ultimazione dei lavori (prevista in 44 mesi); in tale 				

periodo la mobilità dei mezzi d'opera avverrà per la quasi totalità all'interno dell'area di sedime del tracciato autostradale, ovvero sulle piste di cantiere realizzate nel primo periodo. Questa fase realizzativa prevede di evitare la compromissione della viabilità ordinaria, in quanto, il traffico generato dai mezzi operativi, per soddisfare il fabbisogno dei 2 ambiti operativi, subirà nel secondo periodo un notevole incremento, con punte di diverse decine di tragitti/ora. Tale incremento di traffico non graverà comunque sulla viabilità locale, ma unicamente in corrispondenza dello stesso sedime autostradale, confermando la corretta impostazione e pianificazione dell'intero processo di cantierizzazione dell'opera.

E' stato inoltre redatto uno specifico elaborato che ha classificato, dopo appositi sopralluoghi sul campo, tutte le viabilità esistenti che verranno interessate dalla movimentazione dei mezzi operativi, con l'obiettivo di evidenziarne potenziali criticità in termini di sezione stradale, pavimentazione, attraversamenti, ecc...

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A <i>Relazione</i></p> <p>PD_1_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A <i>Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 1</i></p> <p>PD_2_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A <i>Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 2</i></p> <p>PD_0_000_0KK00_0_KK_SH_01_A <i>Schede delle viabilità e delle piste di cantiere</i></p> <p>PD_0_000_0KK00_0_KK_PP_01-04_A <i>Planimetria generale con indicazione degli ambiti operativi, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti</i></p> <p>PD_0_A00_AKK00_0_KK_PP_01-07_A <i>Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti: 1° fase</i></p> <p>PD_0_A00_AKK00_0_KK_PP_08-14_A <i>Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti: 2° fase</i></p> <p>PD_0_A00_AKK00_0_KK_P5_01 - 14_A <i>Planimetria di dettaglio delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi, con indicazione delle opere propedeutiche alla realizzazione</i></p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.6	Espropri	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A6. Aziende agricole interferite</p> <p>I Comuni hanno evidenziato che nella determinazione delle indennità di esproprio dovranno essere valutati i maggiori costi a carico delle aziende agricole interferite, generati dall'effetto di cesura indotto dalla realizzazione del solido autostradale in progetto.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che nella determinazione delle indennità per occupazione ed espropri sarà rispettato quanto previsto dalla legislazione nazionale e regionale in materia di espropri per opere di pubblica utilità.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si prende atto della risposta di merito del Presidente della CDS Preliminare e si conferma che nella attuale fase progettuale sono state rispettate le norme previste dalla legislazione nazionale e regionale in materia di espropri per opere di pubblica utilità.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	4121_PD_0_000_00000_0_ES_RG_01_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Dott. Francesco Tamburro			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.7-8	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A7. Opere di mitigazione e di compensazione ambientale</p> <p>I Comuni hanno evidenziato che il progetto definitivo dovrà dedicare una specifica sezione e adeguati approfondimenti progettuali riguardo ai temi “opere di mitigazione ambientale” e “opere di compensazione ambientale”, prevedendo in particolare opere di afforestazione in comune di Concordia come evidenziato nel citato documento tecnico.</p> <p>A8. Opere di mitigazione e di riforestazione</p> <p>I Comuni nel documento consegnato evidenziano quelle che dovrebbero essere le indicazioni per le opere di mitigazione e di riforestazione che di seguito sommariamente si riportano.</p> <p>Nel progetto definitivo, il disegno delle opere di mitigazione a verde non dovrà accentuare il carattere di “linearità” della infrastruttura, attraverso fasce pressoché lineari che ne esaltano attraverso il contrasto l’estraneità rispetto al contesto paesaggistico e territoriale. Al contrario, tali opere dovranno essere progettate e dimensionate come occasione per sottolineare e valorizzare l’orditura del paesaggio interferito (ad esempio attraverso l’utilizzazione diffusa a questo scopo dei reliquati agricoli). Alla base di tale progetto di paesaggio non si può fare genericamente riferimento ad un “paesaggio della pianura padana”, ma è necessario individuare i diversi paesaggi locali che caratterizzano l’area attraversata dall’autostrada: il paesaggio dei frutteti di San Felice sul Panaro, il paesaggio dei canali di irrigazione, il paesaggio di Novi segnato dalle siepi, il paesaggio fluviale del Secchia, ecc., e sulla base di questa lettura e interpretazione progettare interventi ad hoc che realizzino un nuovo, corretto sistema di relazioni paesaggistiche dell’infrastruttura nei diversi contesti.</p> <p>I Comuni hanno evidenziato che la quota del piano autostradale, sempre molto alta rispetto al piano di campagna, non facilita un corretto inserimento paesaggistico dell’infrastruttura, costituendo una barriera che annulla una delle caratteristiche tipiche di questi paesaggi rappresentata dalle visuali lontane, dalla possibilità di vedere e riconoscere anche a grande distanza segni quali i campanili delle chiese, complessi rurali, filari e gruppi di alberature.</p> <p>Diventa quindi particolarmente importante il disegno paesaggistico dell’intorno della nuova infrastruttura, che non deve essere costituito da generiche macchie di alberature e cespugli che si richiamano percettivamente e dal punto di vista del mix delle specie ad un bosco pianiziale che non esiste più da tempi remoti.</p> <p>Il paesaggio contemporaneo è fortemente antropizzato e come tale va re-interpretato nelle proposte di mitigazione/inserimento lungo l’autostrada. L’autostrada non deve essere un oggetto a sé stante, ma appartenere al paesaggio come le altre componenti. Le parti che la compongono (le opere d’arte)</p> <p>non dovrebbero essere tutte uguali, indifferenti al luogo in cui sono collocate, ma differenziarsi ispirandosi ai segni del territorio che attraversano.</p> <p>In conclusione, prima che di “compensazioni” è opportuno parlare di “integrazione” dell’opera e definire attraverso il progetto definitivo un nuovo paesaggio entro il quale si collochi la nuova</p>				

infrastruttura.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente evidenzia al riguardo - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno quindi effettuati gli opportuni approfondimenti in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) con riferimento a quanto indicato al presente punto A8 nonché al precedente punto A7.

Relazione di ottemperanza:

A7. All'interno del Progetto Definitivo in esame è stata dedicata una specifica sezione, oltre che nello Studio di Impatto Ambientale, alla descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

Il progetto di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura autostradale ha comportato l'impiego di un innovativo approccio metodologico e culturale basato sul concetto di Progettazione integrata. Operare in termini di "Progettazione integrata" significa superare l'ordinario concetto di mitigazione come semplice riduzione di impatti in funzione di un approccio olistico, in cui ogni componente (ambientale, paesaggistica, sociale...) diviene parte di un quadro organico di azioni finalizzato all'armonico inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico di riferimento.

Tale approccio si inserisce con coerenza nel solco culturale tracciato dalle linee guida per le buone pratiche di progetto definite da ISPRA e ATAP in relazione al corretto inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali.

L'armonizzazione dell'infrastruttura nel paesaggio è stata pertanto il frutto di un complesso masterplan integrato finalizzato a coinvolgere tutti gli interventi specialistici afferenti alle componenti ecosistemiche, di contenimento dei fattori ambientali critici e di valorizzazione del territorio, garantendone un opportuno coordinamento e una sapiente regia che hanno consentito di perseguire una soluzione progettuale in cui ogni ambito concorre al conseguimento dell'obiettivo strategico di armonizzazione responsabile fra infrastruttura e territorio.

Gli interventi di mitigazione sono stati organizzati per i seguenti ambiti funzionali:

- Interventi con prevalente funzione naturalistica;
- Interventi con prevalente funzione paesaggistica,
- Interventi di mitigazione per il sistema agricolo;
- Interventi di mitigazione per il sistema idrico;
- Interventi di deframmentazione ecologica;
- Interventi di mitigazione acustica.

Di tutte queste tipologie solo gli interventi con prevalente funzione naturalistica e paesaggistica concorrono al recupero della quantità sottratta dalla superficie pavimentata del corpo autostradale che risulta pari a complessivi 210 ha.

All'interno di tale superficie sono stati previsti anche specifici interventi volti a ricreare habitat naturali in modo tale che il loro valore biologico sia pari o superiore al valore biologico della superficie sottratta per la costruzione dell'infrastruttura.

Infine, l'approccio integrato alla definizione degli interventi di inserimento paesistico-ambientale, ha condotto ad individuare specifici progetti legati ad alcuni ambiti territoriali, aventi la finalità di rafforzare e valorizzare l'interscambio e la diretta relazione fra l'infrastruttura e la significativa offerta afferente ai molteplici valori dei sistemi territoriali interessati dall'opera, da intendersi, comunque, non tutti a carico del Concessionario.

Tali interventi, denominati "Progetti Obiettivo" mirano alla realizzazione di un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio, di cui l'autostrada è chiamata ad essere porta preferenziale di accesso e importante strumento di racconto e scoperta.

I progetti obiettivo individuati, riguardano specifiche aree o ambiti caratterizzati da una potenziale relazione diretta con l'infrastruttura in quanto luoghi in cui sviluppare la permeabilità, anche percettiva, fra autostrada e territorio; sono stati pertanto sviluppati, in particolare, i seguenti interventi: la realizzazione di itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio, la creazione di landmarks situati negli svincoli di accesso all'autostrada, l'intervento polifunzionale e multiobiettivo presso il caseificio razionale Novese, il parco urbano intercomunale presso gli abitati di Concordia e San Possidonio, e specifici progetti di inserimento paesaggistico e di promozione e fruizione del territorio presso le aree di servizio di Mirandola e Poggio Renatico.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_09_A Analisi dei cromatismi prevalenti del paesaggio - provincia di Modena</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_11_A Percorso concettuale ed ideativo, studio cromatico</p> <p>Sezione progettuale PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.9,1	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A9. Assetto plano-altimetrico dell'infrastruttura</p> <p>I Comuni hanno evidenziato che ai fini del corretto inserimento delle opere nel paesaggio e per effettuare valutazioni sulla funzionalità e l'efficacia del sistema di relazioni territoriali nello scenario di progetto, dovrà essere oggetto di particolare cura e di valutazioni approfondite la progettazione dell'assetto plano-altimetrico delle infrastrutture, in particolare per quanto riguarda i manufatti dei viadotti e degli attraversamenti in sovrappasso, avendo cura di minimizzare l'ingombro e l'interclusione di territorio e di salvaguardare il più possibile il tracciato originario.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento plano-altimetrico dell'infrastruttura autostradale e della viabilità interferita.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il percorso progettuale attivato per la definizione delle caratteristiche morfologiche dell'asse autostradale nel suo sviluppo territoriale, ovvero per individuare la migliore configurazione plano-altimetrica del corpo autostradale nelle differenti geometrie e caratteristiche strutturali assunte per assecondare le molteplici interferenze e relazioni presenti nel corridoio infrastrutturale di progetto, è stato altresì informato ai risultati degli approfondimenti operati nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, tra cui la consistente azione di valutazione comparata di più alternative di tracciato.</p> <p>Si è operato, pertanto, adottando un processo di progettazione integrata che ha consentito di mutuare le risultanze degli studi ambientali e paesaggistici nell'ambito del percorso di elaborazione del disegno geometrico e funzionale definitivo della nuova infrastruttura.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.9,2	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A10. Simulazioni visive</p> <p>I Comuni hanno richiesto che nell'ambito del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale siano realizzate, in particolare in tutte le situazioni significative per la fruizione pubblica, sia da percorsi e luoghi di sosta presso centri e località abitati, sia da percorsi quotidiani rilevati come significativi, simulazioni visive di inserimento dell'opera ad altezza d'uomo e non solo attraverso viste aeree e dall'alto; tali simulazioni devono infatti consentire, nelle numerose situazioni suddette, di valutare correttamente gli effetti dell'opera in termini di reale percezione del paesaggio da parte dei cittadini.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che nello Studio di Impatto Ambientale saranno effettuati i rendering richiesti di simulazione dell'inserimento delle infrastrutture nel territorio al fine di poter dare ai soggetti interessati ad esprimersi nelle successive fasi una valutazione esaustiva sull'impatto visivo delle opere.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La documentazione di progetto è stata integrata da significative simulazioni fotografiche che consentono di rappresentare con realistica precisione la configurazione finale del paesaggio percepito, una volta realizzata l'infrastruttura e completati gli interventi di mitigazione previsti. A tal fine è stato effettuato un sopralluogo con l'ausilio di un elicottero che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota su tutto il corridoio territoriale interessato dall'autostrada. Inoltre sono stati effettuati ulteriori sopralluoghi in situ finalizzati alla realizzazione di una campagna fotografica da terra presso i luoghi direttamente interessati dalle opere di progetto, nonché ottenere una ricognizione di area vasta, anche al fine di verificare il bacino d'intervisibilità dell'autostrada rispetto al territorio aperto. Sulla base dei supporti fotografici così acquisiti, è stato possibile elaborare un set di simulazioni fotografiche, sia con viste da terra che aeree, che consentissero di rappresentare l'integrazione delle opere di progetto (viadotti, svincoli, autostazioni, corpo autostradale, opere di mitigazione, ecc...) con gli elementi peculiari del paesaggio (centri abitati, viabilità esistenti, corsi d'acqua, ambiti protetti, ecc...). Complessivamente sono state sviluppate n° 49 simulazioni fotografiche afferenti al tracciato autostradale (26 viste aeree e 23 viste da terra) e n° 9 simulazioni afferenti alle viabilità di adduzione (tutte con viste da terra).</p> <p>E' stata, infine, sviluppata l'analisi di intervisibilità dell'opera su tutto il tracciato autostradale, che ha consentito di definire in modo sistematico la percezione dell'infrastruttura stessa nelle sue diverse configurazioni morfologiche e strutturali, rispetto ai potenziali luoghi in cui è possibile acquisirne un'immagine diretta.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera</p> <p>PD_0_D01_DMA00_0_MA_FO_01_A Fotomosaico e simulazione fotografica di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D02_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D03_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D04_DMA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.10	Traffico	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>		--		
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A11. Valutazioni degli impatti ambientali sulla viabilità di adduzione</p> <p>I Comuni nel corso della presente Conferenza dei Servizi hanno richiesto un'analisi di dettaglio degli impatti ambientali e di traffico sulle vie di adduzione all'autostrada, con particolare riferimento ai flussi delle strade provinciali (SP5 – SP7 - SP 8 – SP 11 – SP 468).</p> <p>La Regione ha trasmesso agli Enti un documento integrativo nello scorso mese di aprile (“Analisi di traffico – Impatto sulla viabilità extraurbana”) che fornisce una serie di dati di simulazioni dei flussi di traffico sulla rete negli scenari infrastrutturali e di traffico del 2015, 2025 e 2035, con e senza Cispadana.</p> <p>In base a tali dati il traffico totale subirebbe incrementi rilevanti nel tratto della SP8 Concordia – Mirandola (da 11.300 a 14.300 veicoli totali), e nel tratto della SP468 Medolla – San Felice (da 5.300 a 7.400 veicoli), mentre sono previste riduzioni significative sulle tratte della SP468 tra San Felice e Massa e tra Massa e Finale Emilia, sulla tratta della SP5 tra Cavezzo e San Possidonio e sulla SP7 direzione per Vallalta; stabili i flussi sulla SP11 (da 7.000 a 6.700 veicoli giornalieri totali).</p> <p>I Comuni hanno evidenziato che sulla base dello studio suddetto non appare comunque possibile una valutazione esaustiva della capacità della rete di sostenere i futuri flussi e, pertanto, hanno chiesto di approfondire ulteriormente lo studio della previsione dei futuri flussi di traffico nella redazione del progetto definitivo.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che in sede di Studio di Impatto Ambientale verrà adeguatamente approfondito lo studio di traffico per valutare gli impatti su tutte le arterie stradali dell'area di intervento le cui risultanze saranno valutate nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Sono stati analizzati gli scenari programmatici e progettuali al 2017 e al 2030. Gli scenari programmatici sono quelli che ipotizzano la realizzazione di tutte le opere stradali previste agli orizzonti temporali indicati, tranne l'Autostrada Regionale Cispadana e la viabilità di adduzione e collegamento ad essa; gli scenari progettuali includono invece anche la realizzazione di tali opere come previsto nel Progetto Definitivo.</p> <p>L'analisi delle differenze tra questi scenari mostra l'impatto dell'Autostrada Regionale Cispadana e delle opere connesse sulla viabilità programmatica (formata dalla rete stradale esistente con in aggiunta tutte le opere previste non connesse con la Cispadana).</p> <p>Nelle tabelle seguenti sono mostrati i flussi relativi all'ora di punta della mattina (periodo temporale in cui la rete stradale è sottoposta al maggior carico veicolare giornaliero), negli anni 2017 e 2030, rispettivamente negli scenari programmatici e progettuali delle strade provinciali oggetto del presente approfondimento.</p> <p>I flussi sono bidirezionali in veicoli equivalenti (dove 1 veicolo pesante equivale a 2 veicoli leggeri) e l'indice di saturazione è stato calcolato come rapporto tra il flusso di traffico complessivo e la capacità massima oraria della strada. Solitamente si considerano accettabili valori dell'indice di saturazione inferiori</p>				

al 75%, con valori superiori la fluidità del traffico peggiora tendendo a creare situazioni di congestione sempre più elevata quando il valore F/C si avvicina all'unità.

Strada	Tratta	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Scenario programmatico 2017 (ora di punta)		Scenario progettuale 2017 (ora di punta)		Diff% progettuale-programmatico
			Veicoli eq./ora	Flusso / capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	
Sp 5	Tra San Possidonio e Cavezzo	2000	340	17%	330	17%	-0.5%
Sp 5	Tra Cavezzo e Camposanto	2400	900	38%	820	34%	-3.3%
Sp 7	Tra Concordia e Ss12	2400	190	8%	190	8%	0.0%
SP 7bis Per Vallalta	A Nord Di Concordia	2000	360	18%	180	9%	-9.0%
Sp 8	Tra Novi e Concordia	2800	900	32%	770	28%	-4.6%
Sp 8	Tra Concordia e Mirandola	2800	1850	66%	1820	65%	-1.1%
Sp 8	Tra Mirandola e Ponte San Pellegrino	2000	960	48%	1030	52%	3.5%
Sp 8	Tra Ponte San Pellegrino e SP 468	2000	550	28%	520	26%	-1.5%
Sp 11	Sud Di San Possidonio	2400	490	20%	560	23%	2.9%
Sp 468	Nord Di	2400	1360	57%	1380	58%	0.8%

	Carpi						
Sp 468	Ovest Di Cavezzo	2400	1220	51%	1200	50%	-0.8%
Sp 468	Tra Medolla e San Felice	2400	1130	47%	1410	59%	11.7%
Sp 468	Tra Svincolo San Felice e Massa	2400	770	32%	380	16%	-16.3%
Sp 468	Tra MO 07 e Circonv. Finale	2400	1230	51%	820	34%	-17.1%

Strada	Tratta	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Scenario programmatico 2030 (ora di punta)		Scenario progettuale 2030 (ora di punta)		Diff% progettuale e programmatico
			Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	
SP 5	Tra San Possidonio e Cavezzo	2000	600	30%	640	32%	2.0%
SP 5	Tra Cavezzo e Camposanto	2400	1450	60%	1310	55%	-5.8%
SP 7	Tra Concordia e SS12	2400	660	28%	620	26%	-1.7%
SP 7bis per Vallalta	Nord di Concordia	2000	570	29%	350	18%	-11.0%
SP 8	Tra Novi e Concordia	2800	1400	50%	1170	42%	-8.2%
SP 8	Tra Concordia e Mirandola	2800	2010	72%	1940	69%	-2.5%

SP 8	Tra Mirandola e Ponte San Pellegrino	2000	1190	60%	1190	60%	0.0%
SP 8	Tra Ponte San Pellegrino e SP 468	2000	640	32%	620	31%	-1.0%
SP 11	Sud di San Possidonio	2400	800	33%	900	38%	4.2%
SP 468	Nord di Carpi	2400	1690	70%	1640	68%	-2.1%
SP 468	Ovest di Cavezzo	2400	1580	66%	1460	61%	-5.0%
SP 468	Tra Medolla e San Felice	2400	1330	55%	1560	65%	9.6%
SP 468	Tra svincolo San Felice e Massa	2400	980	41%	470	20%	-21.3%
SP 468	Tra MO 07 e circonv. Finale	2400	1480	62%	950	40%	-22.1%

Come si può osservare, sono riscontrabili differenze tra i flussi attesi sulla rete con e senza Cispadana. In generale, si può affermare che l'effetto della realizzazione della Autostrada Regionale Cispadana e delle opere stradali connesse porta un beneficio alla rete stradale programmata, con una diminuzione pressochè generalizzata dei flussi veicolari sulle strade provinciali di Modena analizzate.

Tuttavia, sono riscontrabili alcune particolari tratte dove l'inserimento della nuova infrastruttura comporta un modesto incremento dei flussi di traffico; alcuni veicoli infatti scelgono di utilizzare l'Autostrada, e dovendo raggiungere i caselli di entrata, le tratte prossime alle stazioni autostradali risultano leggermente più trafficate. Si viene quindi a formare un effetto "drenante" dell'Autostrada che, se da un lato tende a liberare traffico dalla rimanente rete stradale, dall'altro fa emergere qualche incremento nei flussi veicolari su alcune tratte di accesso alla Cispadana (in particolare SP 11 e SP 468 nella tratta tra Medolla e San Felice).

L'incremento che si osserva sulla SP 468 tra San Felice e Medolla è dovuto al fatto che tale tratta assorbe i veicoli provenienti e diretti da Modena (attraverso la SS12) fino al casello di San Felice: tale itinerario diventa il principale collegamento tra il Capoluogo e le destinazioni verso est raggiungibili attraverso la nuova infrastruttura. L'incremento di traffico dovuto alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana è contenuto in un valore del 17% al 2030 e l'indice di saturazione raggiunge il 65% (nello scenario programmatico sarebbe del 55%)

Anche nel caso della SP 11, che diventa un accesso diretto all'Autostrada Cispadana per il traffico

proveniente e diretto a Carpi, gli incrementi di flussi sono decisamente contenuti: l'aumento complessivo di traffico dovuto alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana è del 12% al 2030, e comunque l'indice di saturazione è inferiore al 40%.

In definitiva, si può quindi affermare che l'introduzione dell'Autostrada Regionale Cispadana apporta un beneficio complessivo sulla rete stradale, poiché il coefficiente di saturazione F/C diminuisce nella maggior parte delle tratte stradali considerate. Nei pochi casi in cui si ha invece un aumento dei flussi di traffico, tale aumento è comunque limitato entro il 20% al 2030 e l'indice di saturazione si mantiene sempre al di sotto del 75%.

Non si rilevano quindi situazioni di criticità su alcuna delle tratte stradali analizzate.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A Analisi Trasportistica
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Lucia Manzi

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.11	legale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>A12. Sistemi per il controllo della velocità</p> <p>I Comuni hanno chiesto l'installazione di sistemi per il controllo della velocità (tutor), in quanto la riduzione della velocità è fattore fortemente influenzante la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti, con la previsione che gli introiti siano assegnati ai Comuni, ciascuno per il tratto di competenza.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che in merito alla richiesta avanzata sarà effettuato un approfondimento normativo in materia; pur condividendo che sistemi di rilevazioni della velocità possono fungere da deterrente per evitare comportamenti non conformi alle regole del Codice della Strada, sarà valutata la possibilità di realizzare "tutor" e la destinazione degli eventuali introiti sarà regolamentata dalla vigente normativa.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si conferma che, in piena conformità con quanto dettato dal codice della strada, saranno adottate le misure necessarie per il monitoraggio della circolazione ed in particolare il controllo del rispetto dei limiti di velocità.</p> <p>La dotazione impiantistica dell'autostrada, prevista nel progetto definitivo, è tale da essere eventualmente compatibile con strumenti di controllo automatico della velocità media ai fini sanzionatori previsti nel codice della strada, quale il citato sistema Tutor.</p> <p>La scelta della strumentazione ritenuta più adeguata a tale rilevazione verrà fatta al momento della messa in funzione dell'infrastruttura dal Concessionario di concerto con Polizia Stradale, che per legge è l'unico soggetto titolato all'uso di un sistema per la rilevazione e il sanzionamento delle infrazioni accertate.</p> <p>In merito alla destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, si precisa che ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs n. 285/1992 tali sanzioni sono emesse ed incassate direttamente dallo Stato e non sono quindi, in nessuna misura, gestite dal Concessionario.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		ARC S.p.a.		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.12	Pavimentazioni	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<u>Testo del Parere:</u>				
A13. Materiali				
I Comuni hanno chiesto la conferma della realizzazione dello strato di usura con conglomerato bituminoso Drenante Fonoassorbente in doppio strato (DDL).				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
Il Presidente conferma che quanto è previsto nel progetto preliminare sarà riconfermato nel progetto definitivo.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
Il progetto definitivo conferma la realizzazione dello strato di usura della pavimentazione autostradale con conglomerato bituminoso Drenante Fonoassorbente in doppio strato (DDL).				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_ACS00_0_SD_RC_01_A ASSE AUTOSTRADALE (COMPRESIVO DEGLI INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE) - Autostrada - RELAZIONE DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Prof. Ing. Lorenzo Domenichini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.13	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio

WBS coinvolte

--

Testo del Parere:

Nello studio sopra citato sono state inoltre affrontate le seguenti tematiche, relative ai tratti di competenza comunale, attinenti al tracciato ed alle opere di integrazione infrastrutturale con la rete stradale esistente che di seguito si riassumono.

B1 Valutazione comparativa, in termini di bilancio ambientale e territoriale, dell'ipotesi di spostamento del tracciato, nel tratto ovest del territorio del comune di Novi di Modena, a nord del Caseificio Razionale.

Il Comune di Novi di Modena ha evidenziato che la ZPS IT4040016 "Siepi e canali di Resega- Foresto" rappresenta un'emergenza ambientale di livello nazionale, mentre il Caseificio Razionale costituisce un'eccellenza nel settore agroalimentare, nonché un'importante risorsa economica del territorio (290.000 ton/anno di latte lavorato). Secondo quanto rappresentato dal Comune, per entrambi il passaggio dell'autostrada rappresenta una criticità significativa, le cui conseguenze devono essere attentamente valutate.

Il Comune ha richiesto delle valutazioni progettuali tendenti ad evitare sia l'interruzione del collegamento diretto dell'impianto caseario con la strada provinciale (inevitabile nel caso in cui quest'ultima sovrappassasse l'autostrada) sia l'interruzione percettiva dell'impianto con l'abitato (nella soluzione di autostrada in rilevato alto e provinciale in sottovia), indicando tre alternative possibili per il miglioramento della soluzione di progetto .

Una prima soluzione proposta prevede il passaggio dell'autostrada a nord del Caseificio (nel corridoio tra lo stesso e le ex stalle), attraverso una galleria artificiale che inizia in territorio reggiano (prima del Canale "Acque basse Reggiane") e termina all'altezza della SP 413. Il Comune ritiene infatti non proponibile la soluzione di attraversamento della ZPS in rilevato (basso o alto che sia) in quanto questo creerebbe una frattura completa in due parti della zona protetta, e ne romperebbe in modo permanente gli equilibri ed evidenzia che la galleria indicata potrà essere realizzata solo attraverso uno scavo a cielo aperto che potrebbe creare alterazioni temporanee, ma dalle conseguenze significative, sugli equilibri naturali dell'area.

La seconda ipotesi è quella di passaggio dell'autostrada nella ZPS a Nord del caseificio, come ipotizzato nella prima soluzione sopra descritta, ma a piano di campagna, da intendersi per la precisione a raso e non con un rilevato basso come evidenziato dal Sindaco di Novi, e inserendo maggiori oneri compensativi.

La terza soluzione proposta prevede, nel conservare l'andamento planimetrico del tracciato di progetto, l'estensione della parte di tracciato in galleria (che passa da 50 m. a circa 400÷450 m., mentre la lunghezza delle trincee resta invariata) in modo da mitigare al maggior livello possibile gli inevitabili impatti della infrastruttura sul Caseificio. L'Amministrazione comunale ha manifestato una forte preoccupazione per gli impatti atmosferici in particolare, poiché il Caseificio ha della qualità dei propri prodotti un elemento di forza (oltre ad essere obbligato a determinati livelli di qualità per l'adesione al Consorzio del Parmigiano Reggiano).

Il Comune ha chiesto di eseguire un completo bilancio ambientale tra la soluzione del progetto preliminare e le tre ipotesi sopra esposte, avendo come riferimento i seguenti obiettivi:

- la massima tutela delle condizioni ambientali del Caseificio Razionale e dell'area di pertinenza;

- la massima tutela delle condizioni naturalistico-ambientali della ZPS;
- la conservazione della continuità di collegamento tra il Caseificio e il Capoluogo, sia dal punto di vista funzionale sia da quello percettivo.

Inoltre, ha chiesto di considerare leggere modifiche al tracciato che lo rendano più aderente all'andamento dei segni del territorio (relazioni con la viabilità minore, con l'orditura dei campi, ecc.).

Ha inoltre evidenziato la necessità di una accurata progettazione delle opere di riforestazione in questo tratto, mettendo a punto soluzioni paesaggistiche e naturalistiche tali da non alterare il delicato equilibrio tra elementi arborei, giacitura dei segni territoriali, presenza di specie animali e vegetali.

A seguito delle richieste dell'Amministrazione di Novi di Modena, nel mese di aprile è stato consegnato uno studio denominato "Valutazione tracciato autostradale in comune di Novi di Modena-CDSP-MO-1.01. Il Comune ritenendo le valutazioni contenute nello studio solo parziali e non soddisfacenti ha chiesto di avere in sede di progetto definitivo una reale ed approfondita comparazione di bilanci ambientali relativi alle diverse alternative di tracciato proposte. Nello specifico ha chiesto che il bilancio ambientale comparativo esamini in modo approfondito e metta a confronto almeno i seguenti indicatori ambientali:

- Suolo-sottosuolo, idrologia di superficie e sotterranea
- Inquinamento atmosferico
- Inquinamento acustico
- Flora, vegetazione, fauna, ecosistemi
- Paesaggio
- Componente socio-economica
- Componente urbanistica
- Interferenze con la rete stradale
- Interferenze funzionali con la maglia di appoderamento

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente in relazione alla richiesta del Comune di Novi di Modena di effettuare una valutazione comparativa in termini di bilancio ambientale e territoriale dell'ipotesi di spostamento del tracciato, nel tratto ovest dello stesso Comune, a nord del Caseificio Razionale Novese, ed in particolare con riferimento alle tre possibili alternative plano altimetriche proposte, riferisce che dovrà essere valutata nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) (da sottoporre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che verrà effettuata a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo) un'alternativa altimetrica che preveda l'estensione della galleria prevista nel progetto preliminare in corrispondenza della S.P. 413. Il Presidente evidenzia inoltre fin da ora l'elevata criticità di una soluzione che preveda l'attraversamento della ZPS sia a raso che in galleria/trincea, alla luce delle evidenze disponibili allo stato degli atti, in quanto questo creerebbe una frattura completa della zona protetta, anche nel caso di realizzazione della galleria con scavo a cielo aperto.

Il Presidente rimarca l'evidenza di un vincolo significativo in zona ZPS ed evidenzia che pertanto sarebbe auspicabile una ottimizzazione del tracciato in sede, precisando che tuttavia, come già indicato nel parere reso dalla Regione Emilia Romagna – Servizio Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale, inviato al Ministero dell'Ambiente nell'ambito della procedura di scoping, la valutazione di tale criticità in territorio di Novi di Modena dovrà essere dettagliatamente approfondita in fase di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale da predisporre insieme al progetto definitivo, nel cui ambito potranno quindi essere analizzati in maniera specifica tutti gli elementi condizionanti/vincolanti e quindi gli elementi ostativi alle alternative di tracciato.

Relazione di ottemperanza:

La necessità di integrare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera mediante l'analisi comparativa tra alternative di tracciato afferenti a tratti dell'estesa autostradale di relativa estensione, è scaturita da specifiche istanze promosse, nell'ambito dei lavori della CdSP, dagli Enti partecipanti. In ragione di tali istanze è stata colta l'opportunità di operare una nuova articolazione dello SIA, al fine di sviluppare una valutazione comparativa delle alternative di tracciato proposte, rispetto alla configurazione autostradale sviluppata nell'ambito del progetto preliminare.

In relazione a tale esigenza si è proceduto ad individuare e codificare i differenti tratti autostradali in riferimento alle rispettive alternative. L'intera estesa autostradale risulta suddivisa in n. 5 tratti elementari, identificati rispettivamente dalle lettere "A", "B", "C", "D" ed "E"; l'ordine è progressivo da ovest verso est, confermando la coerenza con le chilometriche di progetto, che hanno inizio in corrispondenza dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A22 e termine con lo svincolo di Ferrara Sud. La suddivisione in cinque tratti dell'asse consente, inoltre, di confinare ogni singolo ambito autostradale, in cui si verifica la presenza di un'alternativa di tracciato, anche rispetto alle quattro autostazioni di progetto, la cui collocazione territoriale permette di garantire, per mezzo di un'efficiente offerta trasportistica, la migliore permeabilità veicolare tra il sistema autostradale e la viabilità ordinaria.

L'ambito interessato dalla varianti in comune di Novi ricade all'interno del tratto A". **Il tratto "A"** si attesta tra lo svincolo di interconnessione tra la nuova autostrada regionale Cispadana e l'autostrada A22 e l'autostazione di "San Possidonio, Mirandola e Concordia". Il tratto interessa le Province di Reggio Emilia e Modena. In corrispondenza dell'ambito di tracciato afferente al comune di Novi di Modena, presso il Caseificio Razionale Novese, si verifica la necessità di valutare un'alternativa planimetrica del corpo autostradale di progetto rispetto alla configurazione sviluppata in sede di progetto preliminare. In relazione a tale aspetto si è provveduto a suddividere il tratto "A" in due ulteriori sub-tratti: "A1" e "A2". Il **sub-tratto "A1" è interessato da un'alternativa planimetrica**; ne consegue che per operare un'analisi comparativa tale sub-tratto deve presentare due differenti configurazioni altimetriche, e più precisamente: **sub-tratto "A1a" configurazione planimetrica del progetto preliminare; sub-tratto "A1b" configurazione planimetrica alternativa con passaggio a nord del caseificio**. Ciascuna delle suddette alternative planimetriche è a sua volta caratterizzata, rispettivamente, da tre e due possibili configurazioni altimetriche alternative. Nello specifico l'alternativa A1a presenta tre alternative planimetriche, in trincea corta (**A1a-1**), in trincea lunga con galleria artificiale (**A1a-2**) e in rilevato con viadotto (**A1a-3**), mentre l'alternativa A1b presenta due alternative altimetriche, ovvero in trincea lunga con galleria artificiale (**A1b-1**) e in rilevato (**A1b-2**).

La metodologia proposta per la valutazione di impatto ambientale di questo progetto utilizza una matrice di tipo "qualitativo" che prevede coppie di giudizi per ogni impatto (*Metodo Bresso – pubblicato nel 1994*), opportunamente modificata per renderla maggiormente efficace rispetto al caso studio in esame.

Si sottolinea che l'illustrazione dei contenuti metodologici relativi alla documentazione ambientale è stata desunta dal Piano di Lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale (PLSIA), redatto ai sensi del Titolo III, art. 21 del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., al fine di attivare, congiuntamente alla trasmissione del Progetto Preliminare dell'opera, del relativo Studio Preliminare Ambientale, nonché dell'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto, la fase di "*Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale*" tramite la procedura di SCOPING.

Tale documento ricordiamo è stato validato con nota Prot. N. 2011 0016939 del 13.07.2011, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), che rappresenta l'autorità competente della procedura di cui al citato art. 21. Il suddetto parere ha espresso, relativamente all'analisi degli impatti, che: "*la metodologia di analisi ambientale per la valutazione comparata dovrà essere utilizzata dal Proponente solo nella fase di selezione e valutazione delle alternative sia di carattere locale sia con valenza territoriale*".

Alla luce di quanto premesso, lo studio di impatto ambientale afferente al tracciato autostradale, ha

sviluppato all'interno del quadro E, l'analisi degli impatti relativamente alle diverse alternative previste per l'attraversamento del Comune di Novi nei pressi del caseificio Razionale Novese. Le componenti ambientali di riferimento analizzate nella valutazione degli impatti, per la scelta dell'alternativa di tracciato, nel tratto in esame, sono le seguenti:

- clima e atmosfera;
- rumore;
- vibrazioni;
- acque superficiali;
- acque sotterranee;
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione e flora;
- fauna;
- ecosistemi;
- sistema agroalimentare e rurale;
- paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- archeologia;
- salute e benessere dell'uomo;
- sistema socio-economico.

In base a quanto affermato attraverso il parere di scoping, si è ritenuto, per la valutazione degli impatti delle alternative, di strutturare una matrice di interazione, che individua l'esistenza di correlazioni fra gli impatti generati dalle azioni legate all'entrata in esercizio del nuovo tracciato, e le componenti ambientali precedentemente elencate. Sono state inseriti due ulteriori "fattori di impatto" (*Occupazione permanente/ consumo di suolo e Fabbisogno di materie prime*) che sono legati sia alla fase di entrata in esercizio che alla fase di realizzazione del tracciato. Ciò è stato fatto per rendere maggiormente significativo il discrimine fra le alternative individuate. In questo modo si ottiene una rappresentazione bidimensionale dei rapporti "causa-effetto", che rappresentano le relazioni tra le attività e i fattori ambientali su cui esse generano un eventuale impatto.

La soluzione prescelta, a valle degli esiti della valutazione comparata delle alternative, è stata infine oggetto di una accurata progettazione delle opere di mitigazione ambientale in questo tratto, mettendo a punto soluzioni paesaggistiche e naturalistiche in grado sia di preservare e tutelare gli elementi naturali di pregio presenti all'interno del sito protetto "Siepi e canali di Resega- Foresto", sia le esigenze del sistema insediativo locale, con particolare riferimento all'attività produttiva del caseificio Razionale Novese.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_04_A
 PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A "Quadro di riferimento
 programmatico – Relazione"
 PD_0_A00_A0000_0_IA_RH_01_A "Relazione"
 ALLEGATO B1 - SOLUZIONI PLANO-ALTIMETRICHE
 ALTERNATIVE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE
 PRESSO IL CASEIFICIO RAZIONALE NOVESE IN COMUNE DI
 NOVI DI MODENA - ALTERNATIVA A1a-1
 ALLEGATO B1 - SOLUZIONI PLANO-ALTIMETRICHE DEL
 TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO IL
 CASEIFICIO RAZIONALE NOVESE IN COMUNE DI NOVI DI
 MODENA - ALTERNATIVA A1a-2
 ALLEGATO B1 - SOLUZIONI PLANO-ALTIMETRICHE DEL
 TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO IL

	<p>CASEIFICIO RAZIONALE NOVESE IN COMUNE DI NOVI DI MODENA - ALTERNATIVA A1b-1</p> <p>ALLEGATO B1 - SOLUZIONI PLANO-ALTIMETRICHE DEL TRATTO AUTOSTRADALE RICADENTE PRESSO IL CASEIFICIO RAZIONALE NOVESE IN COMUNE DI NOVI DI MODENA - ALTERNATIVA A1b-2</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A "Quadro di riferimento ambientale impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione"</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini - Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.14	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	V07			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B2. Riconsiderazione delle opere previste a Novi (in confine con Concordia), per la soluzione della interferenza con la via Santo Stefano attraverso la realizzazione di un nuovo tratto stradale che attraversa l'omonima area archeologica.</p> <p>Il Comune di Novi di Modena ha evidenziato l'interferenza della soluzione del progetto con un'area di significativa concentrazione di materiali archeologici, modifica di un tracciato storicamente consolidato.</p> <p>Per il superamento della interferenza della via Santo Stefano (SP 8, storico collegamento di Novi con Concordia) il progetto prevede la realizzazione di un tratto di viabilità alternativa, a sud del tracciato attuale, che sottopassa l'autostrada.</p> <p>Il nuovo tratto di viabilità (deviazione di Via Santo Stefano per sottopassare l'autostrada) attraversa un'area di concentrazione di materiali archeologici, risalenti all'epoca romana e all'età medioevale.</p> <p>Il Comune ha evidenziato che il mantenimento dell'attuale tracciato della via Santo Stefano consente di non coinvolgere le aree di interesse archeologico documentato e che non appaiono particolari vincoli alla realizzazione del sottopasso sull'attuale sedime stradale (se non quello, temporaneo, di limitazioni alla circolazione nel corso dei lavori) ed è di entità modesta l'unica opera accessoria da realizzare per ripristinare l'accesso al gruppo di edifici interferiti e alla viabilità podereale e pedo-ciclabile della zona.</p> <p>Il Comune ha chiesto di valutare una soluzione per la via Santo Stefano che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non interferisca con le zone archeologiche; • non modifichi il tracciato storico della strada di collegamento tra Novi e Concordia; <p>e ha dato delle indicazioni tecniche sulla soluzione richiesta.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che le indicazioni poste dal Comune, con particolare riferimento all'eliminazione della nuova strada di raccordo tra via Santo Stefano e la S.P. n. 8 e della variante a via Santo Stefano, con mantenimento della stessa via nella sua sede attuale, sono accoglibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che le stesse saranno sviluppate nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La soluzione proposta nel Progetto Definitivo prevede per via Santo Stefano la realizzazione di un sottovia sulla sede della attuale viabilità esistente. La viabilità esistente non subisce quindi variazioni planimetriche ma solo altimetriche. Il mantenimento in sede comporta la deviazione del cavetto San Giovanni e la risoluzione di un complesso nodo idraulico (per dettagli si veda elaborato PD_0_000_0WS00_0_WW_PD_01_A)</p>				

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_03_A PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_05_A PD 0 000_0WS00_0_WW PD 01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.15	Ambiente	--	Modena	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio

WBS coinvolte

--

Testo del Parere:

B3. Riduzione dell'effetto barriera in territorio di Novi; ricerca di soluzioni plano-altimetriche che non compromettano la permeabilità territoriale necessaria sia per l'accesso e transito sia per il mantenimento degli attuali corridoi ecologici

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente dà atto che saranno adottate soluzioni tecniche che garantiscano la permeabilità territoriale e il mantenimento degli attuali corridoi ecologici.

Relazione di ottemperanza:

I contenuti del Progetto Definitivo sono stati informati, coerentemente ai contenuti di indirizzo dell'osservazione, al mantenimento della continuità della rete ecologica locale.

Le mitigazioni per la fauna terrestre sono state progettate sulla base del contesto zoogeografico, che ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica. In particolare il progetto autostradale prevede la creazione sia di **punti di permeabilità ecologica** (codice identificativo PF), ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia **interventi diretti di de-frammentazione e riconnessione ecologica** (codice identificativo ID), attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre.

I "punti di permeabilità ecologica" rappresentano "varchi" ossia soluzioni progettuali come ponti e viadotti che per le proprie caratteristiche strutturali risultano bio-permeabili. Inoltre, sempre allo scopo di garantire la permeabilità faunistica dell'infrastruttura, gli scatolari previsti per la risoluzione delle interferenze idrauliche minori sono stati progettati per essere bio-permeabili evitando cioè sifonamenti, per garantire anche alla fauna acquatica l'utilizzo di questi corridoi semi-naturali.

Gli interventi di "de-frammentazione ecologica" e di "riconnessione ecologica" si configurano come manufatti artificiali trasversali alla sezione stradale, che consentono l'attraversamento della barriera infrastrutturale da parte delle specie animali.

L'analisi del contesto zoogeografico elaborata nel Quadro Conoscitivo dello SIA ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica.

Sulla base di queste considerazioni sono stati dimensionati e ubicati i diversi manufatti (maggiori densità di passaggi per la fauna sono stati previsti in corrispondenza delle aree di interesse naturalistico).

In particolare gli interventi di deframmentazione sono stati distribuiti in modo omogeneo lungo il tracciato dell'infrastruttura al fine di ridurre l'effetto di barriera distributiva, gli interventi di riconnessione sono stati previsti in corrispondenza di situazioni puntuali dove l'infrastruttura di progetto intersecando il reticolo idrografico (principale e secondario) e la viabilità esistente avrebbe generato aree intercluse isolate.

Le diverse tipologie di passaggio per la fauna sono state progettate anche in relazione alle caratteristiche dimensionali del rilevato stradale cercando di favorire, ove possibile, una distribuzione omogenea con alternanza di scatolari di dimensioni 120x110 cm (ideali alla fauna di piccola taglia come anfibi, rettili e micro mammiferi) e di scatolari di 150x180 cm (ideali alla fauna di media taglia (lagomorfi, mustelidi e piccoli carnivori)).

Infine, nelle aree site all'imbocco ed all'uscita del passaggio per la fauna è stato previsto l'impianto di

arbusti autoctoni (tipologia N3) che forniranno riparo ed eventualmente fonti alimentari per gli animali selvatici e creeranno il cosiddetto "invito" al passaggio.

In particolare per quanto riguarda il tratto autostradale che interessa il comune di Novi, sono previsti 3 punti di permeabilità faunistica (canale Resega, canale Acque Basse Modenesi, cavo Lama) e 8 punti diretti di de-frammentazione e riconnessione ecologica, attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari di diverse dimensioni.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>0969_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_03_A 0970_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_04_A 0971_PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_05_A PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_00000_0_RP_PZ_02_A Passaggi per la fauna terrestre: piante, sezioni e particolari PD_0_000_00000_0_IA_CT_23-29_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di deframmentazione e riconnessione ecologica a favore della fauna terrestre</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.16	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			

Testo del Parere:

B4. Definizione di opere di raccordo e complementari alla ricostituzione e ripristino della rete dei percorsi ciclabili individuati dal PTCP e dai PRG/PSC, intercettati e troncati dal passaggio autostradale (ad esempio in Comune di Novi: via Foresto, strada Siltata, via Santo Stefano).

Il Comune di Novi ha rilevato che se si esclude il tratto in trincea all'altezza del Caseificio Razionale, l'autostrada attraversa il territorio comunale in rilevato, buona parte del quale abbastanza alto in quanto legato all'attraversamento di canali (Canale Moglia, Cavo Acque basse modenesi, Cavo Lama) (mediamente circa 1,50 m).

Secondo il Comune di Novi, gli interventi di riforestazione previsti, inoltre, accentuano l'effetto "nastro" dell'infrastruttura e sono generalmente privi di relazioni con l'assetto del territorio.

E' stato evidenziato che l'infrastruttura autostradale interferisce con piste ciclabili nei comuni di Novi e di Concordia previste dalla pianificazione comunale.

L'altezza del rilevato autostradale, in diversi casi accentuata dalla presenza delle barriere fonoassorbenti, crea una barriera percettiva e funzionale nel territorio, cancellando e di fatto impedendo una serie di relazioni storicamente consolidate tra i comuni dell'area. Viene inoltre accentuato, in alcuni casi, un effetto di "confinamento" di ambiti territoriali per la presenza del rilevato autostradale e di opere complementari – quali i ponti stradali – che spesso raggiungono altezze di 8 – 9 metri.

Il tema ha valenza generale in quanto in tutti i comuni l'autostrada interferisce con la viabilità secondaria per lo più troncadola e prevedendo soluzioni alternative (controvie lungo il tracciato che utilizzano le piste di cantiere e attraversamenti nei pochi punti permeabili) che da un lato allungano i percorsi e dall'altro si sviluppano in condizioni ambientalmente sfavorevoli (adiacenza al tracciato autostradale).

Sulla base delle considerazioni sopra sommariamente esposte è stato chiesto di introdurre nel progetto definitivo, fatta eccezione per i tratti nei quali la soluzione non è tecnicamente possibile (attraversamento del Secchia, di canali di importanza provinciale, delle ferrovie), soluzioni altimetriche del tracciato autostradale che prevedano un rilevato basso ad una quota di 50-60 cm dal piano di campagna.

Una soluzione di questo tipo non richiede particolari interventi di "inserimento ambientale" e consente invece di conservare la permeabilità visiva che è caratteristica fondamentale di questi territori. La soluzione, inoltre, consente di contenere l'altezza dei sovrappassi delle viabilità interferite nonché la lunghezza dei tratti delle rampe di collegamento dei sovrappassi stessi.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente precisa che in progetto è prevista, secondo le disposizioni tecniche regionali, la raccolta delle acque del nastro pavimentato, delle banchine e delle aree di sosta e di tutte le superfici impermeabili interessate dal traffico con l'obiettivo di avere un trattamento delle acque di prima pioggia; al fine di garantire il funzionamento del sistema di smaltimento delle acque di pioggia, come evidenziato in uno specifico elaborato del progetto preliminare, sono necessarie, a seconda che i tratti siano in rettilineo o in curva, altezze minime del rilevato autostradale.

Il Presidente dà atto che saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare, se tecnicamente possibili, ottimizzazioni all'andamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.

Relazione di ottemperanza:

"...E' stato evidenziato che l'infrastruttura autostradale interferisce con piste ciclabili nei comuni di Novi e di Concordia previste dalla pianificazione comunale..."

Il tema dell'interferenza del tracciato autostradale di progetto con la rete ciclabile locale è stato oggetto di un approfondito studio che ha comportato l'analisi di tutti i percorsi esistenti e/o pianificati all'interno del contesto territoriale in esame. Tale studio ha quindi consentito di orientare la progettazione definitiva e di risolvere correttamente il tema dell'interferenza con i percorsi ciclabili.

In particolare si è individuata la possibilità di convertire alcune piste di cantiere impiegate per la realizzazione dell'infrastruttura in viabilità ciclabili in grado di collegare gli assi ciclabili esistenti, aumentando in maniera considerevole la capillarità e l'interconnessione dei diversi percorsi ciclabili esistenti e/o pianificati. Tale sistema verrà supportato 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 e di dispositivi informativi per web e mobile devices.

"...Secondo il Comune di Novi, gli interventi di riforestazione previsti, inoltre, accentuano l'effetto "nastro" dell'infrastruttura e sono generalmente privi di relazioni con l'assetto del territorio..."

Il progetto di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura autostradale ha comportato l'impiego di un innovativo approccio metodologico e culturale basato sul concetto di Progettazione integrata. Operare in termini di "Progettazione integrata" significa superare l'ordinario concetto di mitigazione come semplice riduzione di impatti in funzione di un approccio olistico, in cui ogni componente (ambientale, paesaggistica, sociale...) diviene parte di un quadro organico di azioni finalizzato all'armonico inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico di riferimento. Tale approccio si inserisce con coerenza nel solco culturale tracciato dalle linee guida per le buone pratiche di progetto definite da ISPRA e ATAP in relazione al corretto inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali.

L'armonizzazione dell'infrastruttura nel paesaggio è stata pertanto il frutto di un complesso masterplan integrato finalizzato a coinvolgere tutti gli interventi specialistici afferenti alle componenti ecosistemiche, di contenimento dei fattori ambientali critici e di valorizzazione del territorio, garantendone un opportuno coordinamento e una sapiente regia che hanno consentito di perseguire una soluzione progettuale in cui ogni ambito concorre in maniera fondamentale al conseguimento dell'obiettivo strategico di armonizzazione profonda fra infrastruttura e territorio.

La realizzazione degli interventi di riforestazione è stata progettata in relazione alle specifiche caratteristiche del territorio interessato, differenziandone gli ambiti di intervento (scarpate autostradali o aree intercluse tra le stesse e le piste di servizio e interventi di rimboschimento, non strettamente connessi al sedime autostradale) e gli obiettivi da perseguire (riconnessione ecologica, mascheramento visivo, trattenimento delle polveri, ecc...).

All'interno del comune di Novi di Modena sono state impiegate differenti tipologie di intervento:

Tipologia N3 – Arbusteto plurispecifico, tramite realizzazione di nuclei o dense fasce arbustive mirate alla ricostruzione delle associazioni di cespugli che caratterizzano le prime fasi delle successioni dinamiche naturali di colonizzazione dei terreni abbandonati.

Tipologia N4 – Bosco plurispecifico, tramite creazione di macchie boscate, quali ambienti sostitutivi di aree agricole residuali o marginalizzate dall'intervento infrastrutturale, poste nell'immediata vicinanza degli elementi delle rete ecologica provinciale al fine di aumentarne sia la potenzialità biologica che la funzionalità dei corridoi ecologici interferiti.

Tipologia P1 - Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura, previsto lungo le relative scarpate autostradali.

Tipologia P2 - Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura, in affiancamento a siepi arbustive per rafforzare la struttura vegetazionale a favore di un migliore inserimento

paesaggistico dell'asse, di un più efficace effetto mitigativo su particolari elementi-ambiti sensibili (in particolare tratti in rilevato alto).

Tipologia P5 – Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione dei canali storici

Tipologia P6 – Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione delle viabilità storiche

Tipologia FT1 – Fasce tampone longitudinali con funzione di risanamento della qualità dell'acqua

Tipologia FT2 – Fasce tampone trasversali con funzione di risanamento della qualità dell'acqua

L'articolato quadro di interventi sopra descritto, nonché la morfologia degli interventi (a filare, gruppi e macchie), l'orientamento (trasversali e longitudinali all'asse) e gli ambiti di intervento (lungo il tracciato e in aree non adiacenti allo stesso), hanno scongiurato l'implementazione dell'effetto "nastro" dell'asse autostradale stesso, garantendone al contempo un corretto inserimento rispetto agli elementi caratteristici del territorio.

Al fine di limitare al massimo l'altezza dei rilevati, nel Progetto Definitivo si è adottato un sistema di raccolta e smaltimento acque che non prevede la presenza dei collettori fognari a lato strada come previsto nel Progetto Preliminare. Questo accorgimento ha consentito di recuperare l'altezza necessaria ad ospitare i collettori e a consentirgli di attraversare i punti di vincolo altimetrici come sottovia o tombini idraulici. Il sistema previsto nel Progetto Definitivo prevede il convogliamento diretto delle acque (prima e seconda pioggia) all'interno dei fossi laterali di laminazione diffusa, per poi essere trattata con sistemi in continuo e convogliata ai ricettori. Si segnala altresì che le indicazioni fornite dagli Enti Gestori in merito ai ricettori idraulici hanno comportato la necessità di prevedere fossi pensili, in quanto le quote di scarico sono prossime al piano campagna e parte dei canali intercettati non possono fungere da ricettore, e quindi devono essere scavalcati. Questa necessità idraulica ha costituito quindi un vincolo altimetrico che ha contribuito all'innalzamento del rilevato.

Riferimento elaborati del PD

1007-1026_PD_0_A00_ACS00_0_SD_F5_01-20
PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale
PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale
PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale
PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale
Sezione progettuale PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.17	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			

Testo del Parere:

B5. Modifiche all'andamento plano-altimetrico della Cispadana in corrispondenza di via Castello in comune di San Possidonio.

Il Comune di San Possidonio ha evidenziato la criticità della soluzione progettuale prevista in corrispondenza di via Castello.

Oltre all'impatto percettivo dell'intervento, il Comune ha segnalato il carattere di "storico" collegamento con Mirandola che caratterizza questa strada, molto utilizzata anche come percorso ciclabile evidenziando che un cavalcavia come quello previsto presenta serie difficoltà di utilizzo per buona parte degli utilizzatori della bicicletta.

Il Comune ha evidenziato inoltre che in questa parte dell'attraversamento del territorio di San Possidonio sono presenti 4 sovrappassi con le caratteristiche di quello di via Castello e che queste opere inducono significativi impatti sul territorio.

Il Comune ha proposto la realizzazione di un tratto del tracciato autostradale in trincea, in modo da contenere al massimo l'altezza del nuovo cavalcavia di via Castello, conservando così la storica connessione con Mirandola anche per mezzi quali le biciclette e i mezzi agricoli e per i pedoni.

La proposta di soluzione prevede la realizzazione dell'autostrada in semi trincea, ad una quota di circa 3 metri al di sotto del piano di campagna. Questa soluzione consentirebbe di ridurre l'altezza del cavalcavia di via Castello, che può essere realizzato sull'attuale sedime stradale con pendenze contenute, comunque tali da rendere accessibile la strada anche come percorso ciclopedonale.

Per contenere la necessità di nuova viabilità di servizio per l'accesso alle abitazioni poste lungo la via Castello in corrispondenza del previsto cavalcavia, viene proposto di utilizzare per il nuovo sovrappasso gli ultimi 100 – 120 m della via Castello (dalle due parti dell'autostrada): con una pendenza del 3-3,5% che consentirebbe un agevole uso per le biciclette.

Pertanto, sulla base delle considerazioni sopra rappresentate, il Comune di San Possidonio ha chiesto di predisporre in sede di progetto definitivo una soluzione dell'interferenza in esame che preveda:

- la realizzazione dell'autostrada in semi-trincea, ad una quota che nel tratto in oggetto sia di almeno 3 m. al di sotto del piano di campagna;
- la realizzazione del sovrappasso della via Castello ad una quota dell'intradosso dell'impalcato di circa 3,00 m;
- la previsione della pista pedo-ciclabile sull'impalcato della provinciale (due corsie a lato della provinciale);
- barriere fonoassorbenti (laddove necessarie) trasparenti, in modo da non interrompere la continuità percettiva tra le due parti dell'insediamento che verranno separate dall'autostrada;
- intervento di riforestazione a tutela dell'abitato.

B6. Riduzione dell'effetto barriera nel territorio di San Possidonio attraverso l'individuazione di soluzioni plano-altimetriche che riducano l'effetto di confinamento Il Comune di San Possidonio evidenzia che il territorio di San Possidonio, dal canale Sabbioncello al confine con Mirandola, è interessato dal passaggio dell'autostrada in rilevato a quote che si mantengono sempre superiori ai 2 metri dal piano di campagna, se si fa eccezione per l'area del casello Concordia – Mirandola – San

Possidonio, nella quale è peraltro presente il sistema degli svincoli, alcuni dei quali in quota. Questo andamento del tracciato crea una barriera continua di quasi 3 km che separa il capoluogo comunale dagli storici riferimenti di Concordia a nord-ovest e di Mirandola a sud-est.

L'andamento altimetrico del primo tratto (a nord-ovest) è condizionato dalla necessità di superare il Canale Sabbioncello e, ancora più ad ovest, il fiume Secchia, che ha in questo punto argini abbastanza alti. Superata la zona del casello - dove il tracciato si mantiene pressoché alla quota del piano di campagna - si raggiunge una quota media di oltre 2 metri ritenuta non più giustificata dalla necessità di superare importanti corsi d'acqua artificiali. Sulla base di quanto sopra rappresentato il Comune ritiene tecnicamente non risolvibile in modo diverso da quanto previsto nel progetto preliminare il tratto tra il canale Sabbioncello e il casello; per quanto riguarda invece la restante parte del tracciato in comune di San Possidonio, fino all'autostazione di Mirandola, ha evidenziato che è necessario studiare una soluzione in semi-trincea, a quote variabili tra 1,50 e 3,00 m. al di sotto del piano di campagna, soluzione che consentirebbe di contenere significativamente l'altezza dei sovrappassi necessari per garantire la continuità delle comunicazioni viarie.

Pertanto, il Comune ha richiesto che al fine di eliminare l'effetto barriera sopra descritto e di garantire il mantenimento della continuità percettiva e funzionale del territorio di San Possidonio, il progetto definitivo preveda la realizzazione del tratto autostradale compreso tra il casello di Concordia – Mirandola – San Possidonio e l'autostazione di Mirandola in semi trincea.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

In merito alle indicazioni esposte ai punti precedenti (B5. e B6.), il Presidente condivide, allo stato degli atti, l'ipotesi del Comune di San Possidonio di modificare l'andamento plano-altimetrico dell'autostrada Cispadana tra il casello di Concordia - San Possidonio e l'autostazione di Mirandola, a partire dalla soluzione progettuale proposta dal Comune stesso, che consta di un tratto in semi-trincea ad una quota variabile tra 1,50 m e 3,00 m al di sotto del piano campagna e dello sviluppo complessivo di circa 1500 m. Il Presidente precisa che la richiesta avanzata sarà valutata nella fase progettuale successiva ed in particolare nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) da sottoporre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che verrà effettuata, a cura del Ministero dell'Ambiente, sul progetto definitivo.

Relazione di ottemperanza:

B5. La richiesta in merito alla previsione di un tratto autostradale in trincea, in corrispondenza dell'intersezione con la S.P.11 "via Castello", è stata recepita all'interno del Progetto Definitivo.

Nell'ambito dello studio della soluzione proposta in sede di Conferenza di Servizi, stante le difficoltà riscontrate nel perseguirla pienamente, il confronto con il Comune di San Possidonio ha permesso di individuare una soluzione ottimale, condivisa anche dal Concedente, che è quella sviluppata nel progetto definitivo e quindi valutata nello Studio di Impatto Ambientale.

La trincea inserita si estende per un tratto limitato, di lunghezza di circa 500m e profondità di circa 3,5m da piano campagna. Via Castello sarà mantenuta in sede e l'intersezione con l'asse autostradale sarà risolta con un cavalcavia a via inferiore avente sezione tale da ospitare la strada di categoria C2 ed una pista ciclabile in sede dedicata. Il cavalcavia di Via Castello sarà ubicato in rilevato, ad una quota di circa 3m al di sopra del piano campagna con i rilevati di approccio conformati in modo da garantire gli accessi alle abitazioni presenti, in alcuni casi prevedendo una controstrada.

Barriere fonoassorbenti: L'inserimento di un tratto in trincea confinata da muri ad "U" (L=629,5m, profondità H=3,5m) ha consentito, sulla base dei livelli sonori calcolati, di evitare l'inserimento di barriere antirumore.

Intervento di riforestazione. Gli interventi di mitigazione ambientale realizzati tramite la messa a dimora di alberature e arbusti, disposti a filare e/o a nuclei, sono stati diffusamente previsti sia a nord, che a sud del tracciato autostradale a protezione del sistema insediativo locale. La profondità della fascia è stata modulata di volta in volta in modo differenziato in funzione delle specifiche esigenze di carattere

locale, sia in ragione degli elementi fisiografici del territorio, che di puntuali obiettivi di mitigazione da perseguire. La scelta delle specie vegetali da utilizzare negli interventi di mitigazione ambientale è stata effettuata sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica di riferimento e della vegetazione reale che colonizza l'area di studio e le aree limitrofe. Si è quindi optato per l'utilizzo di sole specie autoctone, che risultano essere in grado di adattarsi con maggiore efficacia alle condizioni pedologiche e climatiche della zona.

In particolare, in corrispondenza del tratto in trincea adiacente al nucleo abitato di via Castello, vengono messe a dimora, sia in forma lineare che areale, le tipologie di intervento P1 (Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura da applicare lungo le scarpate autostradali) e P2 (Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura e di protezione del sistema insediativo da applicare al piede delle scarpate autostradali).

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

B6: Il tracciato è stato abbassato il più possibile compatibilmente ai vincoli idraulici.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_05_A PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_06_A PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_07_A PD_0_A00_ACS00_0_SD_F2_07_A PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD_0_000_0MA00_0_MA_AB_01-03_A Abaco delle specie arboree, arbustive ed erbacee di progetto e schemi associativi di impianto PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 3/14) PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 3/14)</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.18-19	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	C03			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B7. In comune di Concordia s/Secchia nuova soluzione della intersezione dell'autostrada con la via per Novi (loc. San Giovanni), in modo da eliminare la necessità di un nuovo tratto di viabilità per il collegamento tra la via Boccaletta e la via per Novi, prevista dal progetto preliminare con un tracciato in viadotto.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente ritiene accoglibile la richiesta, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che la soluzione alternativa sarà sviluppata nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali ne verrà più propriamente verificata la fattibilità.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La prescrizione è già stata recepita all'interno del Progetto Preliminare aggiornato a seguito della Conferenza di servizi, approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2011 (CDSP MO-01 Variante alla Mo02 Variante Sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia (ex MO02)).</p> <p>Il Progetto Definitivo recepisce anch'esso questa richiesta.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_C03_CCS00_0_SD_PL_01_A PD_0_C03_CCS00_0_SD_RG_01_A PD_0_C03_CCS00_0_SD_PP_01_A PD_0_C03_CCS00_0_SD_PP_02_A PD_0_C03_CCS00_0_SD_FL_01_A PD_0_C03_CCS00_0_SD_FL_02_A PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_05_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti Ing. Luca Piacentini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.19	Progettazione Stradale - Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	C03 (ex MO02)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Modifiche alla soluzione di attraversamento del fiume Secchia a sud del comune di Concordia s/Secchia con affiancamento a lato nord dell'autostrada, della viabilità di collegamento tra la SP 5 e la SP 8, con immissione sulla via per Novi a 150 m. prima della Madonna dello Spino.</p> <p>Il Comune ha evidenziato che l'attraversamento in viadotto del fiume Secchia fino al Canale Sabbioncello e i relativi rilevati creano situazioni di confinamento di ampie porzioni di territorio e che l'introduzione di nuovi tratti di viabilità (tangenziale di Concordia, collegamento tra via Boccaletta e via per Novi) per risolvere le interferenze con la viabilità esistente, aggiungendosi alla viabilità attuale, creano diverse situazioni di interclusione.</p> <p>Secondo il Comune l'attraversamento in viadotto del fiume Secchia crea una situazione di difficoltà dal punto di vista percettivo per gli abitati posti nelle anse del fiume, difficoltà non sufficientemente valutata nelle foto simulazioni che, essendo solo dall'alto e non ad altezza d'uomo, non riescono a dar conto degli esiti effettivi degli interventi.</p> <p>Il tracciato a sud dell'autostrada della tangenziale rende più grave la situazione di separazione per due vaste aree in comune di Concordia e di San Possidonio, oltre a comportare ulteriore impegno di territorio rispetto a quanto già previsto per l'autostrada.</p> <p>E' stato evidenziato che l'andamento del nuovo tracciato previsto nel progetto preliminare per il collegamento tra la via Boccaletta e la via per Novi, da realizzare con un viadotto, non è coerente con la maglia della viabilità esistente e genera l'interclusione territoriale di ulteriori aree insediate.</p> <p>Il Comune sulla base delle considerazioni sopra menzionate ha chiesto che il progetto definitivo preveda per la "tangenziale di Concordia" una soluzione in affiancamento (sia pure con strutture separate, eventualmente anche a quote diverse) a nord dell'autostrada, al fine di evitare sia l'effetto di interclusione di vaste aree insediate sia un ulteriore impegno di territorio da parte delle infrastrutture.</p> <p>Riguardo ai problemi relativi alla viabilità interferita il Comune ha chiesto di approfondire una soluzione che comporti l'eliminazione della previsione del nuovo collegamento tra la via Boccaletta e la via per Novi.</p> <p>Nell'ipotesi schematicamente formulata, allegata alla documentazione depositata, si prevede il mantenimento nell'attuale sedime della S.P. 8; l'interferenza con l'autostrada è risolta con un sottopasso. In questo tratto è quindi necessario mantenere il tracciato autostradale ad una quota sufficiente per la realizzazione del sottopasso, senza abbassarlo dopo il superamento del cavo Lama e della Secchia. Il Comune ritiene questa soluzione preferibile in quanto è quella che minimizza la realizzazione di nuovi tratti stradali, oltre ad eliminare la necessità del viadotto per la variante alla SP8.</p> <p>Il Comune in conclusione ha posto le seguenti condizioni, parametri, requisiti e livelli di prestazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevedere il tracciato della "tangenziale di Concordia" a nord dell'autostrada, in aderenza alla stessa; - valutare, sulla base della soluzione schematicamente indicata nella documentazione consegnata, una diversa modalità di superamento della interferenza tra l'autostrada e la SP8, prevedendo in ogni caso l'eliminazione del tracciato previsto nel progetto preliminare. <p>Inoltre, il Comune:</p>				

- ritiene necessaria una valutazione accurata degli impatti sugli abitati (con esecuzione di simulazioni di inserimento del tracciato nel paesaggio realizzate con punti di vista ad altezza d'uomo), e una puntuale previsione di opere di mitigazione;
- ritiene necessario studiare soluzioni coerenti con il carattere periurbano delle aree interessate e in ogni caso con presenza di piante di alto fusto;
- ritiene necessario definire una soluzione progettuale che preveda l'"alleggerimento" dell'impatto della struttura autostradale, ad esempio con l'introduzione generalizzata di barriere trasparenti in plexiglass, per limitare l'effetto barriera dall'esterno ed evitare un effetto "confinamento" all'interno;
- chiede di valutare, in corrispondenza del ponte sulla Secchia, la sostituzione dei terrapieni con piloni nella misura maggiore tecnicamente possibile
- di realizzare una rotatoria all'incrocio con la S.P. 5 e la S.P. 8
- di realizzare una rotatoria all'incrocio con la S.P. 5 e la via per San Possidonio (la rotatoria è necessaria, indipendentemente dal tracciato della complanare, in quanto la S.P. 5 rappresenta una delle principali direttrici di accesso da sud al casello);
- segnala infine la possibilità di eliminazione della rotatoria tra la via per Novi e la via Viazzolo; Infine sono stati richiesti interventi di messa in sicurezza della circolazione, per le strade che si ritengono interessate da significativo traffico di adduzione al casello, con la realizzazione delle seguenti piste ciclabili:
 - sulla via per Novi dal centro della frazione di San Giovanni fino all'incrocio con la via Viazzolo (percorribilità ciclabile);
 - in affiancamento alla S.P. 5 (via Grande) dalla rotatoria all'intersezione con la S.P. 8 fino a collegarsi con la ciclabile di San Possidonio già esistente lungo la S.P. 5;
 - sulla S.P. n. 7 "Delle Valli – Diramazione per Vallalta" dal centro abitato di Vallalta fino alla intersezione con via Martiri della Libertà;
 - su via Martiri della Libertà dalla rotatoria di intersezione con la S.P. 7 – diramazione per Vallalta all'abitato di Fossa.

Il Comune di San Possidonio ha evidenziato che la realizzazione del casello a nord dell'abitato di San Possidonio indurrà sulla S.P. 11 (via Matteotti) un incremento dei flussi di traffico e che il tratto che si sviluppa da San Possidonio fino a Ponte Pioppa, urbanizzato su entrambi i lati, appare inadeguato in quanto è caratterizzato da una larghezza della carreggiata ridotta (in alcuni punti inferiore a m. 6,00). Il Comune ritiene che siano necessari interventi per la messa in sicurezza della strada e che siano da valutare le caratteristiche del fondo stradale per accertare se non occorra prevedere una riqualificazione della stessa struttura stradale per gli incrementi di traffico che dovrà sopportare.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, li ritiene in gran parte condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

In particolare evidenzia che nella successiva fase progettuale sarà studiata una configurazione della tangenziale affiancata all'infrastruttura autostradale e un nuovo assetto del collegamento alla viabilità locale della tangenziale fermo restando la realizzazione della rotatoria tra la via per San Possidonio e la S.P. 5. Il Presidente precisa che saranno valutate tutte le indicazioni fornite con l'obiettivo di pervenire ad una soluzione tecnica condivisa.

Il Presidente fa presente che alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto in ragione dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, non può essere accolta la richiesta di realizzazione di nuove ciclabili.

Relazione di ottemperanza:

"...prevedere il tracciato della "tangenziale di Concordia" a nord dell'autostrada, in aderenza alla stessa..."

In ambito di progettazione definitiva la richiesta è stata ottemperata come già previsto nella revisione del Progetto Preliminare approvata a seguito della Conferenza dei Servizi dalla Regione ER il 19/12/2011;

"...valutare, sulla base della soluzione schematicamente indicata nella documentazione consegnata, una diversa modalità di superamento della interferenza tra l'autostrada e la SP8, prevedendo in ogni caso l'eliminazione del tracciato previsto nel progetto preliminare..."

La richiesta è stata ottemperata

"...ritiene necessaria una valutazione accurata degli impatti sugli abitati (con esecuzione di simulazioni di inserimento del tracciato nel paesaggio realizzate con punti di vista ad altezza d'uomo), e una puntuale previsione di opere di mitigazione...";

La documentazione di progetto è stata integrata da significative simulazioni fotografiche che consentono di rappresentare con realistica precisione la configurazione finale del paesaggio percepito, una volta realizzata l'infrastruttura e completati gli interventi di mitigazione previsti. A tal fine è stato effettuato un sopralluogo con l'ausilio di un elicottero che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota su tutto il corridoio territoriale interessato dall'autostrada. Inoltre sono stati effettuati ulteriori sopralluoghi in situ finalizzati alla realizzazione di una campagna fotografica da terra presso i luoghi direttamente interessati dalle opere di progetto, nonché ottenere una ricognizione di area vasta, anche al fine di verificare il bacino d'intervisibilità dell'autostrada rispetto al territorio aperto. Sulla base dei supporti fotografici così acquisiti, è stato possibile elaborare un set di simulazioni fotografiche, sia con viste da terra che aeree, che consentissero di rappresentare l'integrazione delle opere di progetto (viadotti, svincoli, autostazioni, corpo autostradale, opere di mitigazione, ecc...) con gli elementi peculiari del paesaggio (centri abitati, viabilità esistenti, corsi d'acqua, ambiti protetti, ecc...).

E' stata, infine, sviluppata l'analisi di intervisibilità dell'opera su tutto il tracciato autostradale, che ha consentito di definire in modo sistematico la percezione dell'infrastruttura stessa nelle sue diverse configurazioni morfologiche e strutturali, rispetto ai potenziali luoghi in cui è possibile acquisirne un'immagine diretta.

"...ritiene necessario studiare soluzioni coerenti con il carattere periurbano delle aree interessate e in ogni caso con presenza di piante di alto fusto..."

Nel delicato ambito costituito dall'attraversamento del fiume La Secchia, in posizione baricentrica fra gli abitati di Concordia e San Possidonio è prevista la realizzazione di un'area attrezzata a parco intercomunale; è stata definita una soluzione in grado di superare l'ordinario concetto di mitigazione quale semplice mascheratura creando un luogo di forte identità e valore architettonico, paesaggistico e sociale, in grado di relazionarsi in maniera diretta con il plesso scolastico e il polo sportivo esistenti a nord del tracciato e di futura implementazione insediativa e funzionale. In particolare è stata studiata la disposizione delle componenti vegetazionali al fine di creare fasce più dense disegnate con andamento planimetrico curvilineo ai margini del tracciato autostradale, diradando le piantumazioni nelle porzioni dell'area più vicine all'abitato e ricreando in tal modo zone aperte attrezzate a parco urbano. La maggiore porzione attrezzata del parco ricade nel comune di Concordia, tuttavia è stata valutata attentamente la collocazione delle attrezzature ricreative in posizione adiacente e ben accessibile tramite percorsi specifici anche dal vicino abitato di San Possidonio. Il progetto obiettivo del parco intercomunale è stato definito inoltre con particolare attenzione alle esigenze specifiche espresse dal territorio, dando riscontro a quanto definito nel PSC di Concordia, che prevede la realizzazione di un'area verde adiacente al nuovo asse autostradale integrata con il plesso scolastico e il polo sportivo comunale.

"...ritiene necessario definire una soluzione progettuale che preveda l'"alleggerimento" dell'impatto della struttura autostradale, ad esempio con l'introduzione generalizzata di barriere trasparenti in plexiglass, per limitare l'effetto barriera dall'esterno ed evitare un effetto "confinamento" all'interno...";

Nell'ottica della progettazione integrata finalizzata all'armonizzazione che mira a conferire omogeneità di stile e linguaggio a tutti i manufatti che concorrono all'infrastruttura si è provveduto a sviluppare opportune considerazioni riguardo la miglior configurazione architettonica in grado di garantire la perfetta integrazione con il paesaggio anche per quanto riguarda il tema delle protezioni antifoniche. Si è definita pertanto una soluzione progettuale in grado di superare la modularità dei diffusi elementi prefabbricati in funzione di una più elevata qualità architettonica e percettiva e, al contempo, finalizzata a raccontare e descrivere il contesto paesaggistico di volta in volta attraversato.

In luogo delle ordinarie barriere opache caratterizzate dal susseguirsi ritmico dei montanti verticali e di pannelli uniformi si propone l'impiego di diverse tipologie di protezioni, localizzate sia in base alle diverse esigenze di protezione sia in base al contesto paesaggistico attraversato in funzione della profondità di visuale, delle preesistenze adiacenti o di particolari contesti ambientali o naturalistici.

Si prevedono pertanto quattro tipologie di barriere caratterizzate, sul piano dell'armonizzazione, dal grado di permeabilità visiva che garantiscono con l'intorno, in particolare:

- opache;
- semitrasparenti, caratterizzate cioè dall'alternarsi di elementi opachi e trasparenti;
- trasparenti con montanti verticali;
- trasparenti con ancoraggio puntuale.

Le barriere fonoassorbenti opache saranno caratterizzate da rivestimenti realizzati con elementi lineari a prevalente sviluppo orizzontale in lamiera microforata e verniciata. Tali elementi, oltre a garantire una migliore e più sicura percezione dinamica dovuta allo sviluppo orizzontale, consentono di conseguire, mediante opportune finiture cromatiche, una più consona armonizzazione con l'ambiente circostante; in particolare si prevede l'alternarsi irregolare di tonalità riferite al contesto attraversato e celato dietro la barriera, in relazione alle cromie prevalenti individuate nei diversi ambiti di paesaggio (agricolo rurale, insediativo storico e fluviale naturale).

Per quanto riguarda nello specifico l'attraversamento della Secchia e dell'ambito periurbano dell'abitato di Concordia è previsto l'impiego delle seguenti tipologie di barriere acustiche:

- ABA08 (viadotto Secchia lato nord): pannelli misti fonoisolanti-fonoassorbenti;
- ABA09 (viadotto Secchia lato sud): pannelli misti fonoisolanti-fonoassorbenti;
- ABA10 (sottovia SP di Cavezzo): pannelli isolanti trasparenti.

"...chiede di valutare, in corrispondenza del ponte sulla Secchia, la sostituzione dei terrapieni con piloni nella misura maggiore tecnicamente possibile..."

Per la viabilità C03 (ex Mo02), il posizionamento del ponte sulla Secchia (posizionamento pile e spalle) è stato armonizzato con quello autostradale in stretto affiancamento. Le spalle sono state posizionate al di fuori delle fasce di espansione esondabili in accordo con quanto previsto dalla Carta delle tutele (PCPT Modena 2009).

"...di realizzare una rotatoria all'incrocio con la S.P. 5 e la S.P. 8..." [rotatoria vicino al ponte della C05 (ex MO04) sul Sabbioncello].

Prescrizione già recepita nel Progetto Preliminare aggiornato a seguito della CdS. CDSP MO-01 Variante alla Mo02 Variante Sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia (ex MO02) WBS C03

"...di realizzare una rotatoria all'incrocio con la S.P. 5 e la via per San Possidonio (la rotatoria è necessaria, indipendentemente dal tracciato della complanare, in quanto la S.P. 5 rappresenta una delle principali direttrici di accesso da sud al casello)..." [rotatoria a sud del sottopasso di Cavezzo]

Prescrizione già recepita nel Progetto Preliminare aggiornato a seguito della CdS. CDSP MO-01 Variante alla Mo02 Variante Sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia (ex MO02) WBS C03

"segnala infine la possibilità di eliminazione della rotatoria tra la via per Novi e la via Viazzolo".

La richiesta si colloca all'interno della revisione della risoluzione dell'interferenza tra l'autostrada e la Via per Novi (SP8). Già all'interno del Progetto Preliminare integrato a seguito della Conferenza Di Servizi e approvato dalla Regione Emilia Romagna in data 19 Dicembre 2011, si è sostituito il

cavalcavia della SP8 con un sottopasso in sede, è quindi venuta meno la necessità di prevedere la rotatoria all'incrocio con via Viazzolo. Il Progetto Definitivo ripropone la medesima soluzione con la conseguente eliminazione della rotatoria.

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

Riferimento elaborati del PD	<p>1_PD_0_C03_CCS00_0_SD_PL_01_A</p> <p>1_PD_0_C03_CCS00_0_SD_RG_01_A</p> <p>1_PD_0_C03_CCS00_0_SD_PP_01_A</p> <p>1_PD_0_C03_CCS00_0_SD_PP_02_A</p> <p>1_PD_0_C03_CCS00_0_SD_FL_01_A</p> <p>1_PD_0_C03_CCS00_0_SD_FL_02_A</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA04_0_MA_PZ_01_A Proposta per la realizzazione del "parco intercomunale di "Concordia - San Possidonio" - planimetria, sezioni, dettagli e simulazioni Tav 1/2</p> <p>PD_0_000_0MA04_0_MA_PZ_01_A Proposta per la realizzazione del "parco intercomunale di "Concordia - San Possidonio" - planimetria, sezioni, dettagli e simulazioni Tav 2/2</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CZ_01-07_A Carta dell'intervisibilità dell'opera</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_11_A Percorso concettuale ed ideativo, studio cromatico</p> <p>Sezione progettuale PROTEZIONI ANTIFONICHE INTEGRATE</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti, Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.20	Piste Ciclabili	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	-Modena-	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	C05 (ex MO04)- C06 (ex MO05)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Sindaco di Concordia interviene precisando che il riferimento alle piste ciclabili è stato usato forse impropriamente nel documento presentato, evidenziando che gli interventi richiesti sono finalizzati alla messa in sicurezza di alcuni tratti stradali e sottolineando la pericolosità degli stessi.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, prendendo atto di tale precisazione, rinvia la valutazione di tale rilievo all'aggiornato studio di traffico da effettuarsi nell'ambito dello studio di impatto ambientale da sottoporre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che verrà effettuata, a cura del Ministero dell'Ambiente.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'analisi trasportistica ha evidenziato che sulle viabilità indicate dal Comune nel parere 50.19 non si produce un aumento di traffico a seguito dell' apertura di Autostrada Cispadana (vedasi risultati sintetizzati all' interno della risposta al parere 50.10). Non si ritiene pertanto di dover prevedere all'interno del Progetto Definitivo gli interventi richiesti.</p> <p>In merito alle interferenze con le piste ciclabili si precisa quanto segue:</p> <p>WBS C05 (ex MO04): in corrispondenza della rotatoria su via della Posta è garantito il percorso ciclabile in direzione Nord Sud, come da preesistenze.</p> <p>WBS C06 (ex MO05): per quanto riguarda la rotatoria in oggetto, la progettazione definitiva ha tenuto conto delle preesistenze ed il corrispondenza dell'innesto Sud ed ha salvaguardato il percorso ciclopedonale in direzione Sud Est.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_C05_CCS00_0_SD_PL_01_A PD_0_C05_CCS00_0_SD_RG_01_A PD_0_C05_CCS00_0_SD_PP_01_A PD_0_C05_CCS00_0_SD_FL_01_A PD_0_C05_CCS00_0_SD_FL_02_A PD_0_C05_CCS00_0_SD_ST_01_A PD_0_C06_CCS00_0_SD_PL_01_A PD_0_C06_CCS00_0_SD_RG_01_A PD_0_C06_CCS00_0_SD_PP_01_A PD_0_C06_CCS00_0_SD_FL_01_A PD_0_C06_CCS00_0_SD_SZ_01_A PD_0_C06_CCS00_0_SD_ST_01_A		

	PD_0_C06_CCS00_0_SD_PC_01_A
<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Marco Bonfanti

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.21	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	V16-A17-A57			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B9. Tratto di attraversamento dell'abitato di San Giacomo Roncole in comune di Mirandola: individuazione di una soluzione in trincea al fine di evitare un taglio del territorio con evidenti problemi ambientali. Definizione di una soluzione progettuale coerente in relazione alla previsione in sopraelevata del tratto immediatamente ad est in comune di Medolla</p> <p>Il Comune di Mirandola ha evidenziato che il nuovo tracciato di via della Posta, previsto in cavalcavia sull'autostrada e spostato ad est rispetto all'attuale, appare di complessa realizzazione in quanto interessa, a sud dell'autostrada aree private già occupate da funzioni produttive.</p> <p>Il Comune ha evidenziato inoltre che la soluzione progettuale individuato per tutto l'attraversamento autostradale della zona di San Giacomo Roncole è ritenuta di impatto eccessivo e non sopportabile dal territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la frattura, funzionale e percettiva, tra le due parti della frazione; - per la presenza del nuovo cavalcavia di via della Posta (quota sul piano di campagna circa 8 m); - per il nuovo tracciato di via della Posta, che interferisce in modo significativo con aree produttive consolidate; - per l'impatto del viadotto sulla SS 12 e sull'adiacente canale (quota del piano autostradale sul piano campagna circa 8 m.). <p>Il Comune ha proposto una possibile soluzione, che prevede la trincea autostradale ad una quota di almeno 4,00 m dal piano di campagna e si mantiene a questa quota fin oltre la SS 12, per poi risalire e sovrappassare il canale diversivo di Burana. Viene richiesto che il cavalcavia di via Posta si mantenga ad una quota di circa 2,50 - 3,00 m dal piano di campagna sull'attuale sedime della via stessa e che nel contempo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sia mantenuto in esercizio il percorso ciclabile di via Posta; - sia mantenuto in esercizio il percorso ciclabile Chico Mendez; - siano approfondite le criticità degli edifici (residenziali) prossimi all'infrastruttura. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, li ritiene condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.</p> <p>In particolare il Presidente dà atto che sarà adottata una soluzione in trincea nel tratto di attraversamento della zona industriale di San Giacomo Roncole fermo restando l'attuale assetto piano altimetrico nel Comune di Medolla, consentendo di ridurre gli impatti sulla frazione attraversata e garantendo una migliore accessibilità tra le due porzioni del territorio comunale tagliate dall'autostrada attraverso la riduzione delle quote del cavalcavia della SS12 e di quello di via della Posta.</p>				

Relazione di ottemperanza:

La prescrizione è già stata recepita all' interno del Progetto Preliminare aggiornato a seguito della Conferenza di servizi, approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2011 (CDSP-MO-05.03).

Nel Progetto Definitivo è stata mantenuta la soluzione in trincea, riducendone la lunghezza da 860m a 530m al fine di mantenere via Posta in sede, realizzando un sottovia adatto ad ospitare una strada di categoria F2 e una pista ciclabile.

La livelletta di via Posta è stata studiata al fine di limitare l'altezza di rilevato autostradale e di garantire gli accessi ai fabbricati esistenti.

La continuità della pista ciclabile Chico Mendez è garantita attraverso una deviazione e un sottovia dedicato,. La deviazione è dovuta alla configurazione altimetrica dell' autostrada, la livelletta è infatti molto bassa ad ovest del Canale di Cavezzo (tratto in trincea) e tende a salire verso est, il sottovia dedicato è stato inserito nel punto in cui l'altezza del rilevato autostradale ne consente l'inserimento mantenendo la pista a raso.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_08_A PD_0_V16_VCS16_0_SD_P1_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.22	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>		--		
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B10. Approfondimento di dettaglio della soluzione in sopraelevata del tratto in comune di Medolla, con particolare riferimento agli impatti sulla viabilità esistente e sull'assetto podereale</p> <p>Il Comune di Medolla ha manifestato che la soluzione di attraversamento del proprio territorio è sostanzialmente condivisa, in quanto risponde a richieste già avanzate: lo spostamento del tracciato più a nord rispetto a quanto previsto nello Studio di fattibilità e la non interruzione della viabilità.</p> <p>Il Comune ha evidenziato che per quanto riguarda l'assetto podereale, dall'analisi delle foto aeree si rilevano 3 situazioni di potenziale conflitto con l'attuale assetto delle coltivazioni, situazioni nelle quali l'attraversamento dell'autostrada provoca la separazione in porzioni di territorio di difficile utilizzazione a fini agricoli chiedendo di valutare la situazione delle proprietà interferite e di proporre soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali.</p> <p>Il documento depositato in data odierna integra la richiesta, chiedendo in particolare di valutare la situazione delle proprietà interferite e di proporre soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali con particolare riferimento ad interventi di schermatura/inserimento paesaggistico dell'autostrada; inoltre il medesimo documento introduce una richiesta di dimensionamento dei sottopassi tale da consentire la realizzazione di un percorso protetto, su ambo i lati, per pedoni e ciclisti.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che saranno approfonditi gli impatti derivanti dalla previsione dell'attraversamento del territorio comunale in sopraelevata in sede di Studio di Impatto Ambientale da sottoporre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che verrà effettuata a cura del Ministero dell'Ambiente e che saranno approfondite con la progettazione definitiva le criticità rappresentate.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto definitivo prevede una serie di opere scavalco dell'infrastruttura e per il ripristino delle reti viarie interferite dal tracciato autostradale. Due sono i gruppi di opere progettate per la riconnessione del sistema della viabilità intersecata: le opere di attraversamento vere e proprie ed alcune strade esterne al solido autostradale realizzate per la riconnessione della maglia della viabilità rurale interrotta. Queste ultime derivano in parte dalla viabilità di cantiere che, ove previsto, sarà resa disponibile per interpretare nuove funzioni territoriali.</p> <p>Al primo gruppo, composto da cavalcavia, sottovia e viadotti è affidata la ricongiunzione o il superamento sia degli assi viari e ferroviari più importanti, quali strade provinciali, comunali, ferrovie, strade ex statali, sia della rete viaria minore, composta da strade vicinali o locali. Complessivamente, il progetto prevede nel suo complesso 57 opere di attraversamento di questo tipo: 19 di esse sono destinate ad intersezioni con la viabilità più importante, di dignità sovralocale (la quale, ovviamente, è completamente riconnessa), 23 con strade di valenza comunale e 15 a strade di importanza interpodereale o rurale. Con queste opere il progetto eleva le opzioni di permeabilità ogni 0,85 km di autostrada, in media. Portando l'attenzione sulla viabilità utilizzata prevalentemente dalle comunità locali, per semplicità di esposizione, dalle strade comunali e da quelle rurali, è possibile osservare che</p>				

la maggior parte (66,7%) delle opere di attraversamento è costituita da cavalcavia e sottovia per la riconnessione di questa tipologia di viabilità locale. Esse potranno essere impiegate dagli agricoltori per gli spostamenti e i trasferimenti per le operazioni colturali sui campi delle loro aziende.

Alle strade esterne, oltre che ad una parte delle opere del gruppo precedente – quali i cavalcavia e i sottovia interpoderali, è invece deputata la funzione di riformare il reticolo più fine della viabilità agricola, utilizzata soprattutto dalle aziende agricole e dalle comunità rurali. Il progetto prevede la realizzazione di ben 77 km di controstrade con 374 accessi diretti alla viabilità rurale da ricucire, posizionati in modo da offrirne l'utilizzo alle aziende e alle corti poste in prossimità.

Le controstrade, quando possibile, sono state progettate in modo da raccordare i fondi agricoli scorporati e di oltrepassare l'autostrada anche sotto i ponti e i viadotti con un aumento della permeabilità viaria complessiva. Il posizionamento delle controstrade e degli accessi è stato studiato utilizzando le cartografie delle aziende agricole (generate con dati SIAR), cercando quindi di ricucire tutte le viabilità minori interferite, di consentire l'accesso a tutti i fondi separati sui due fronti della strada e di permettere l'accesso a tutti centri aziendali e le abitazioni nei pressi nella strada. Eventuali nuovi accessi potranno essere definiti in fase di cantiere confrontandosi direttamente con le proprietà e i residenti. Le controstrade agevoleranno, tra l'altro, l'accesso alle opere di attraversamento (cavalcavia, sottovia) e saranno in grado di favorire la continuità sistemica al reticolo poderale e vicinale agrario esistente, nonché al reticolo comunale minore; faciliteranno il ricollegamento degli appezzamenti limitrofi e di quelli eventualmente separati dall'opera autostradale.

In particolare per quel che riguarda l'attraversamento del comune di Medolla, gli interventi previsti sono i seguenti:

- Km 19+580 Sottovia, via Imperiale;
- Km 20+324 Sottovia, strada Viazzolo Picca;
- Controstrade di riconnessione, sia a nord che a sud dell'autostrada, che collegano i due sottovia.

Entrambi i sottopassi sono stati dimensionati in modo tale da garantire un passaggio ciclabile in sede propria.

L'insieme delle opere descritte offrirà un buon livello di permeabilità dell'infrastruttura rispetto al reticolo stradale preesistente, sia esso di importanza superiore, sia di importanza locale.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_18_A PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.23	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	S03			
<u>Testo del Parere:</u> B11. Approfondimento delle valutazioni che hanno portato alla collocazione del casello di San Felice s/Panaro – Finale Emilia in un'area situata ad est del Fondo Lumachina, in territorio di Finale Emilia E' stato chiesto lo spostamento del casello in territorio di San Felice, al fine di una migliore utilizzazione delle aree interessate dall'infrastruttura.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> Il Presidente dà atto che nella fase successiva verrà studiata una possibile modifica alla configurazione del casello in modo da venire incontro alla richiesta avanzata in accordo con il Comune di Finale Emilia.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> La posizione del casello di Finale Emilia - San Felice S/P è stata variata in ottemperanza alla richiesta sopra formulata già nel Progetto Preliminare approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2011 (VARIANTE CDSP-MO-06). Tale variante è stata quindi integrata all'interno del Progetto Definitivo. La stessa richiesta è stata formulata anche dal Comune di Finale Emilia (vedasi scheda ID 41.1)				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_ACS00_0_SD_CO_02_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.24	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	V22, V23, V24, V25, V51, V52, V26, C07			

Testo del Parere:

Il Sindaco di San Felice precisa che la collocazione del casello è frutto di una mediazione con tutta l'area nord dei comuni modenesi.

B12. Comune di San Felice s/Panaro: intersezioni del tracciato autostradale con la viabilità comunale e provinciale

Il Comune ha rilevato che le soluzioni previste dal progetto preliminare privilegiano in generale la continuità funzionale dei tracciati, senza ipotizzare interruzioni del servizio (che sono richieste dalla realizzazione di sottovia o sovrappassi in sede), e definendo quindi tracciati alternativi, spesso invasivi, di forte impatto paesaggistico, e sempre estranei nel disegno alle caratteristiche morfologiche della rete esistente. Nel caso del comune di San Felice sul Panaro gli attraversamenti sono particolarmente numerosi, e si propongono modifiche sostanziali ai tracciati e alle soluzioni funzionali. Il Comune ha chiesto di realizzare la nuova infrastruttura ad una quota sufficiente a risolvere le interferenze con la viabilità con sottopassi e non con cavalcavia.

Le modifiche progettuali richieste sono:

- modifica della soluzione progettuale prevista per VIA GETTA:

E' stata proposta l'eliminazione del cavalcavia, garantendo il collegamento con un sottopasso ciclopedonale e per piccoli mezzi agricoli, sul tracciato attuale della via Getta (indicativamente altezza m 3,00 circa, larghezza m 4,00 circa).

- modifica della soluzione progettuale prevista per VIA VILLANOVA:

E' stato proposto il mantenimento della SP 8 sull'attuale sedime sostituendo il previsto cavalcavia con un sottovia. mantenendo immutata l'attuale livelletta stradale e sovrappassando il Canale Diversivo. In subordine, è stato chiesto di valutare la soluzione in cavalcavia lo spostamento ad est della SP8 (con tracciato pressoché parallelo e strettamente contiguo all'attuale sedime), prevedendo preferibilmente una soluzione in sottovia, e l'inserimento di una rotatoria all'incrocio tra le vie Riotta e Villanova, opportunamente disassata dall'incrocio.

- modifica della soluzione progettuale prevista per VIA BIGNARDI:

E' stata proposto un sottovia, sul sedime attuale di via Bignardi, ad una quota leggermente abbassata rispetto all'attuale, per dislivelli che potrebbero essere di circa 4,00 m.

(quota netta sotto impalcato autostradale 5,50 m.). Vanno valutate le interferenze con due accessi (a nord e a sud) prossimi al tracciato autostradale, con esigenza di realizzare nuovi accessi.

In subordine si propone la soluzione in cavalcavia sul sedime attuale o quella strettamente contigua ad est alla via Bignardi attuale, trasformando il tratto della via Bignardi esistente in contro strada.

- modifica della soluzione progettuale prevista per VIA PIOPPE:

E' stata proposta come preferibile la realizzazione di un sottovia in via Piope, mantenendo l'attuale sedime della strada, leggermente ribassato per contenere l'altezza dell'impalcato autostradale, oltre ad un sottopasso ciclopedonale e per piccoli mezzi agricoli (indicativamente larghezza m. 4,00 e altezza m. 3,00) su via Castellina.

In subordine, si chiede di collocare il sottovia non sulla via Piope ma in corrispondenza della via

Castellina da via Villa Gardè a via Rotta (opportunamente risanata), collocando su via Pioppe il sottopasso ciclopedonale e per piccoli mezzi agricoli (indicativamente larghezza m 4,00 e altezza m 3,00).

Il Comune sottolinea in ogni caso la necessità di un importante intervento mitigativo in corrispondenza dell'abitato.

- modifica della soluzione progettuale prevista per VIA IMPERIALE:

Si propone preliminarmente di risolvere l'intersezione con un sottovia, ad una quota leggermente ribassata rispetto all'attuale, mantenendo l'attuale sedime della via Imperiale. In subordine prevedere un cavalcavia sull'attuale sedime o una soluzione strettamente contigua alla attuale via Imperiale, declassando l'attuale strada a controstrada.

- modifica della soluzione progettuale prevista per VIA SCALA:

E' stata proposta una rotatoria alla intersezione con la Tangenziale di Rivara; un sottopasso per mezzi agricoli e ciclopedonale alla intersezione con l'autostrada, eliminazione della controstrada.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra riportati, li ritiene condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

Riguardo l'intervento mitigativo richiesto in corrispondenza dell'abitato di via Pioppe, il Presidente evidenzia - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che tale tipo di valutazione deve essere rinviata alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.

Relazione di ottemperanza:

VIA GETTA: Il progetto accoglie le osservazioni della CDS con previsione di un sottopasso ciclopedonale e per piccoli mezzi agricoli di larghezza 4 m e altezza 4 m (un franco minimo per garantire il passaggio ai mezzi di soccorso). Per quanto consentito dalla geometria dei luoghi e dagli edifici presenti il tracciato è stato mantenuto aderente al tracciato attuale di via Getta.

VIA VILLANOVA: Il progetto accoglie la proposta della Provincia di Modena (vedi ID Parere 51.4 Provincia di Modena) che prevede il sovrappassaggio della SP8 – Diram. per S.Felice ad Est dell'attuale tracciato, prevedendo la connessione diretta fra l'intersezione fra SP8 e via Rotta e la Via Villa Gardè, all'altezza del Fondo Magnana, in corrispondenza dell'innesto con l'attuale tracciato della SP8 – Diramazione per S. Felice. E' prevista inoltre una rotatoria di innesto all'intersezione dell'attuale SP 8 e via 1° Maggio.

VIA BIGNARDI: Il progetto prevede il sottovia così come richiesto dalla CDS; per quanto consentito dalla geometria dei luoghi e dagli edifici presenti il tracciato si mantiene aderente alla sede attuale.

VIA PIOPPE: Il progetto accoglie integralmente le richieste della CDS di prevedere la risoluzione dell'interferenza con un sottovia di sezione F2 eseguito sulla sede attuale di via Pioppe; il progetto definitivo accoglie inoltre la richiesta della CDS e prevede il sottopasso ciclopedonale e per mezzi agricoli di larghezza 4 m e altezza 4 m (un franco minimo per garantire il passaggio ai mezzi di soccorso) su via Castellina.

VIA IMPERIALE: Il progetto ottimizza il tracciato con la realizzazione del cavalcavia contiguo all'attuale via Imperiale, accogliendo l'ultima proposta avanzata dalla CDS. Le altre soluzioni si ritengono non perseguibili per la prescrizione di non abbassarsi al di sotto di 1 m dal piano campagna e per la presenza di numerosi accessi che verrebbero interferiti.

VIA SCALA: Il progetto prevede il sottovia così come richiesto dalla CDS strettamente contiguo al sedime attuale. La categoria stradale del sottovia è F2

È stata inoltre inserita una rotonda in corrispondenza dell'intersezione di Via Scala con il completamento della Tangenziale di San Felice sul Panaro.

E' stata eliminata la controstrada di collegamento tra via Scala e la rotonda posta sulla SP9 Imperiale.

Le suddette soluzioni sono state condivise sia durante un incontro (dopo che per ciascuna viabilità interferita sono state presentate le diverse alternative) avvenuto in data 22/02/2012 presso il comune di San Felice Sul Panaro alla presenza del Sindaco e dei tecnici comunali sia tramite successivo scambio di comunicazioni per le vie brevi (via mail) a formalizzazione delle decisioni prese. In particolare per ciò che riguarda VIA VILLANOVA a differenza di quanto esposto in CDS il comune di San Felice concorda con la soluzione proposta dalla Provincia di Modena (vedi ID Parere 51.4 Provincia di Modena) mentre per VIA SCALA a differenza di quanto esposto in CDS dove era chiesto "un sottopasso per mezzi agricoli e ciclopedonale alla intersezione con l'autostrada" nel progetto come da richiesto dal Comune la categoria stradale assegnata è pari ad una F2.

Rispetto a quanto evidenziato dal Comune di San Felice, si dà di seguito risposta in merito alla richiesta di "...un importante intervento mitigativo in corrispondenza dell'abitato...".

Il tracciato autostradale interferisce con via Scala alla pKm 26+100. Lungo il presente tratto sono stati previsti interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico sia a nord, che a sud del corpo autostradale.

In particolare vengono messe a dimora le tipologie di intervento P1 (Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura da applicare lungo le scarpate autostradali) e P2 (Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura da applicare al piede delle scarpate autostradali), con la finalità di protezione e mitigazione visiva sia dell'azienda agricola posta a nord dell'asse che autostradale, che del nucleo abitato posto a sud dello stesso. Inoltre, in carreggiata est, è previsto il posizionamento di una barriera acustica (codica ABA36).

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_09;
 PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_10;
 PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_11
 "PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Interventi di inserimento paesistico – ambientale, ripristino e compensazioni - Relazione descrittiva generale"
 PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 6/14)
 PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 6/14)
 sottovia via Getta: planimetria di inquadramento PD_0_V22_VCS22_0_SD_PE_01_A e profilo PD_0_V22_VCS22_0_SD_F2_01_A
 cavalcavia via Villanova (sp8 diramazione San Felice): planimetria di inquadramento PD_0_V24_VCS24_0_SD_PE_01_A e profilo PD_0_V24_VCS24_0_SD_F2_01_A
 sottovia via Bignardi: planimetria di inquadramento 1750_PD_0_V23_VCS23_0_SD_PE_01_A e profilo 1758_PD_0_V23_VCS23_0_SD_F2_01_A
 sottovia via Pioppe: planimetria di inquadramento

	<p>1792_PD_0_V25_VCS25_0_SD_PE_01_A e profilo 1799_PD_0_V25_VCS25_0_SD_F2_01_A</p> <p>sottovia via Castellina: planimetria di inquadramento 2136_PD_0_V51_VCS51_0_SD_PE_01_A e profilo 2143_PD_0_V51_VCS51_0_SD_F2_01_A</p> <p>cavalcavia via Imperiale (SP9 imperiale): planimetria di inquadramento 1809_PD_0_V26_VCS26_0_SD_PE_01_A e profilo 1818_PD_0_V26_VCS26_0_SD_F2_01_A</p> <p>sottovia via Scala: planimetria di inquadramento 2154_PD_0_V52_VCS52_0_SD_PE_01_A e profilo 2161_PD_0_V52_VCS52_0_SD_F2_01_A</p> <p>completamento della tangenziale di San Felice sul Panaro e circonvallazione di Rivara: planimetria di progetto 1372_PD_0_C07_CCS07_0_SD_PP_01_A</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Antonio Defazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.25	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	A19			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Inoltre il Comune di San Felice sul Panaro ha chiesto le motivazioni che hanno indotto a prevedere una ampia curva verso sud, e la possibilità di valutare l'eliminazione di tale curva in quanto, oltre ad allungare il tracciato, non è ritenuta congruente con la giacitura dei segni territoriali.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto della richiesta ritenendola accoglibile, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, ed evidenziando che la stessa sarà sviluppata nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali ne verrà più propriamente verificata la fattibilità.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Tra la pk 19+500 e 23+100 il tracciato del Progetto Definitivo è stato rettificato eliminando le curve previste in Progetto Preliminare che portavano ad una deviazione del tracciato verso sud. Lo scostamento massimo si ha in corrispondenza della pk 20+850 ed è pari a 240m.</p> <p>Si rimanda alle planimetrie di raffronto PP-PD per maggior chiarezza e dettagli.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_05_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.26	Progettazione Stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	--	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	C07 (ex MO06)			
<u>Testo del Parere:</u>				
<p>Il Comune di San Felice sul Panaro ha chiesto il completamento della Tangenziale di San Felice s/Panaro e circosollazione di Rivara da realizzare mediante il prolungamento verso ovest, oltre via La Venezia, fino al punto in cui la tangenziale è completata, al fine di garantire la connessione fino alla viabilità esistente (Via Tassi).</p>				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
<p>Il Presidente prende atto della richiesta ritenendola accoglibile e precisa che si tratta di un'integrazione dell'intervento (MO06), che fa parte degli "interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale; il breve tratto richiesto consente di ottenere un'ottimizzazione di un intervento già previsto consentendo di migliorare sostanzialmente la viabilità di adduzione.</p>				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
<p>E' stata accolta la richiesta presentata dal Comune di San Felice sul Panaro pertanto il Progetto Definitivo prevede il prolungamento verso Ovest della viabilità C07 fino al punto di collegamento con la tangenziale di San Felice sul Panaro</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_C07_CCS07_0_SD_PP_01-2_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. A DeFazio			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.27	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune ha segnalato infine che ARPA, nell'espressione del proprio Parere di competenza sul POC di San Felice, ha chiesto uno studio puntuale sulla qualità dell'aria relativamente al traffico prodotto dal completamento della viabilità tangenziale di collegamento con il casello autostradale. Si chiede che tale studio sia sviluppato nell'ambito dello studio di VIA a cura del Concessionario.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che nello Studio di Impatto Ambientale saranno analizzati tutti gli impatti dell'infrastruttura autostradale e delle opere di adduzione connesse.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'opera con codice identificativo CO7 "Completamento della tangenziale di San Felice e circoscrizione di Rivara" si configura come intervento di collegamento viario al sistema autostradale. Tutti gli impatti relativi a queste opere vengono puntualmente valutati all'interno dello studio di impatto ambientale afferente al tracciato autostradale, sia in fase di cantiere che di esercizio.</p> <p>Per tale ragione anche per l'opera in oggetto, all'interno dello SIA, sulla base dell'aggiornamento dei flussi di traffico indotti sul nuovo asse tangenziale, sono stati valutati gli impatti sulla qualità dell'aria in termini di emissioni di inquinanti in atmosfera.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	<p>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - quadro di riferimento ambientale - impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Relazione 1/2</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A Relazione 2/2</p>			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,1	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B13 - I Comuni hanno evidenziato alcuni temi relativi alle relazioni tra progetto e territorio da prendere in considerazione nell'elaborazione del progetto definitivo che di seguito si elencano:</p> <p>B13. In tutto il territorio interessato: rendere compatibile il tracciato autostradale con la trama del paesaggio agrario compatibilmente con le problematiche di attraversamento di un territorio urbanizzato, ricco di vie d'acqua e di viabilità di carattere locale, provinciale e regionale, si chiede di effettuare in sede di progetto definitivo modeste rettifiche del tracciato tendenti ad renderlo il più possibile coerente con i "segni" territoriali.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Progetto Definitivo è stato informato ai contenuti di indirizzo dell'osservazione.</p> <p>Il progetto di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura autostradale ha comportato l'impiego di un innovativo approccio metodologico e culturale basato sul concetto di Progettazione integrata. Operare in termini di "Progettazione integrata" significa superare l'ordinario concetto di mitigazione come semplice riduzione di impatti in funzione di un approccio olistico, in cui ogni componente (ambientale, paesaggistica, sociale...) diviene parte di un quadro organico di azioni finalizzato all'armonico inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico di riferimento.</p> <p>Tale approccio si inserisce con coerenza nel solco culturale tracciato dalle linee guida per le buone pratiche di progetto definite da ISPRA e ATAP in relazione al corretto inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali.</p> <p>L'armonizzazione dell'infrastruttura nel paesaggio è stata pertanto il frutto di un complesso masterplan integrato finalizzato a coinvolgere tutti gli interventi specialistici afferenti alle componenti ecosistemiche, di contenimento dei fattori ambientali critici e di valorizzazione del territorio, garantendone un opportuno coordinamento e una sapiente regia che hanno consentito di perseguire una soluzione progettuale in cui ogni ambito concorre al conseguimento dell'obiettivo strategico di armonizzazione responsabile fra infrastruttura e territorio.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria		

	<p>generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>Sezione progettuale PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,2	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B14. In tutto il territorio interessato: progetto di riequilibrio del paesaggio, finalizzato alla riqualificazione ambientale e naturalistica; soluzione delle interferenze di maggior criticità (ad esempio, in comune di Novi l'area delle siepi Riseiga, ...), tutela delle capacità produttive del territorio agricolo. Gli interventi di "mitigazione" e "compensazione" devono essere indirizzati in primo luogo alla creazione di un nuovo paesaggio, coerente con i caratteri di quello attuale, che tenga però conto della presenza della nuova infrastruttura, integrandola nel territorio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La presente osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo relativamente al tema progettuale delle mitigazioni ambientali e paesaggistiche.</p> <p>Il progetto di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura autostradale ha comportato l'impiego di un innovativo approccio metodologico e culturale basato sul concetto di Progettazione integrata. Operare in termini di "Progettazione integrata" significa superare l'ordinario concetto di mitigazione come semplice riduzione di impatti in funzione di un approccio olistico, in cui ogni componente (ambientale, paesaggistica, sociale...) diviene parte di un discorso omogeneo finalizzato all'armonico inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico di riferimento.</p> <p>Tale approccio si inserisce con coerenza nel solco culturale tracciato dalle linee guida per le buone pratiche di progetto definite da ISPRA e ATAP in relazione al corretto inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali.</p> <p>L'armonizzazione dell'infrastruttura nel paesaggio è stata pertanto il frutto di un complesso masterplan integrato finalizzato a coinvolgere tutti gli interventi specialistici afferenti alle componenti ecosistemiche, di contenimento dei fattori ambientali critici e di valorizzazione del territorio, garantendone un opportuno coordinamento e una sapiente regia che hanno consentito di perseguire una soluzione progettuale in cui ogni ambito concorre in maniera fondamentale al conseguimento dell'obiettivo strategico di armonizzazione profonda fra infrastruttura e territorio.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale		

	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_09_A Analisi dei cromatismi prevalenti del paesaggio - provincia di Modena</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_11_A Percorso concettuale ed ideativo, studio cromatico</p> <p>Sezione progettuale PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,3	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B15. In tutto il territorio interessato: conservazione e ripristino, laddove necessario, delle aree a valenza naturalistica, costituzione di una rete ecologica. Interventi sui rilevati autostradali che consentano la creazione di nuove "strade" per la fauna, in modo da non alterare gli equilibri naturalistici dell'area</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La presente osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo relativamente al tema del mantenimento della continuità della rete ecologica locale.</p> <p>Le mitigazioni per la fauna terrestre sono state progettate sulla base del contesto zoogeografico, che ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica. In particolare il progetto autostradale prevede la creazione sia di punti di permeabilità ecologica (codice identificativo PF), ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia interventi diretti di de-frammentazione e riconnessione ecologica (codice identificativo ID), attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre.</p> <p>I "punti di permeabilità ecologica" rappresentano "varchi" ossia soluzioni progettuali come ponti e viadotti che per le proprie caratteristiche strutturali risultano bio-permeabili. Inoltre, sempre allo scopo di garantire la permeabilità faunistica dell'infrastruttura, gli scatolari previsti per la risoluzione delle interferenze idrauliche minori sono stati progettati per essere bio-permeabili evitando cioè sifonamenti, per garantire anche alla fauna acquatica l'utilizzo di questi corridoi semi-naturali.</p> <p>Gli interventi di "de-frammentazione ecologica" e di "riconnessione ecologica" si configurano come manufatti artificiali trasversali alla sezione stradale, che consentono l'attraversamento della barriera infrastrutturale da parte delle specie animali.</p> <p>L'analisi del contesto zoogeografico elaborata nel Quadro Conoscitivo dello SIA ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica.</p> <p>Sulla base di queste considerazioni sono stati dimensionati e ubicati i diversi manufatti (maggiori densità di passaggi per la fauna sono stati previsti in corrispondenza delle aree di interesse naturalistico).</p> <p>In particolare gli interventi di deframmentazione sono stati distribuiti in modo omogeneo lungo il tracciato dell'infrastruttura al fine di ridurne l'effetto di barriera distributiva, gli interventi di riconnessione sono stati previsti in corrispondenza di situazioni puntuali dove l'infrastruttura di progetto</p>				

intersecando il reticolo idrografico (principale e secondario) e la viabilità esistente avrebbe generato aree intercluse isolate.

Le diverse tipologie di passaggio per la fauna sono state progettate anche in relazione alle caratteristiche dimensionali del rilevato stradale cercando di favorire, ove possibile, una distribuzione omogenea con alternanza di scatolari di dimensioni 120x110 cm (idonei alla fauna di piccola taglia come anfibi, rettili e micromammiferi) e di scatolari di 150x180 cm (idonei alla fauna di media taglia (lagomorfi, mustelidi e piccoli carnivori).

Infine, nelle aree site all'imbocco ed all'uscita del passaggio per la fauna è stato previsto l'impianto di arbusti autoctoni (tipologia N3) che forniranno riparo ed eventualmente fonti alimentari per gli animali selvatici e creeranno il cosiddetto "invito" al passaggio.

Tali passaggi consolidano e migliorano, quindi, la rete ecologica esistente grazie alla quale gli animali possono irradiarsi liberamente sul territorio diminuendo così la frammentazione e l'isolamento delle popolazioni indotte dall'iniziale costruzione dell'asse autostradale.

Il progetto definitivo ha dimensionato ben 71 passaggi "dedicati" per la fauna terrestre. Considerando che l'asse autostradale ha uno sviluppo planimetrico di Km 64+666, si ha il posizionamento di un punto dedicato al mantenimento della continuità ecologica del territorio ad una distanza media di circa soli 910 metri.

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_00000_0_RP_PZ_02_A Passaggi per la fauna terrestre: piante, sezioni e particolari PD_0_000_00000_0_IA_CT_23-29_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di deframmentazione e riconnessione ecologica a favore della fauna terrestre
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,4	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B16. Valutazione della effettiva validità e della sostenibilità ambientale (in rapporto al traffico) delle piste ciclabili previste in affiancamento all'autostrada. In particolare, in comune di San Felice s/Panaro: eliminazione della pista ciclabile in affiancamento all'autostrada, lato nord, in quanto non significativa per il territorio di San Felice e non opportuna come collocazione.</p> <p>Necessità di un accurato studio sulla qualità acustica e dell'aria in prossimità al tracciato autostradale – laddove sono collocate le piste di cantiere – per valutarne la possibilità di utilizzo come percorsi ciclabili. Confronto con la rete ciclabile esistente e di progetto nei comuni per valutare le effettive possibilità di utilizzo delle nuove piste e la loro integrabilità nelle reti comunali e in quella provinciale. Indipendentemente dalle analisi suddette, il Comune di San Felice s/Panaro ha chiesto di eliminare la previsione di trasformazione in pista ciclabile delle piste di cantiere a nord dell'autostrada, sostituendola con la loro completa rinaturalizzazione, fatti salvi i tratti necessari per ricostituire la continuità dei percorsi.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'attenta analisi del territorio interessato dalla realizzazione della nuova infrastruttura ha condotto a cogliere l'opportunità di una valorizzazione della mobilità lenta che rafforzi la fruibilità consapevole dell'ambiente, dei suoi valori e della ricchezza delle sue offerte storiche, naturalistiche, culturali ed enogastronomiche.</p> <p>In particolare si è individuata la possibilità di convertire alcune piste di cantiere impiegate per la realizzazione dell'infrastruttura in viabilità ciclabili in grado di collegare gli assi esistenti, aumentando in maniera considerevole la capillarità e l'interconnessione dei diversi percorsi ciclabili esistenti e/o pianificati. Tale pianificazione risulta comunque ispirata a criteri di massima efficienza, evitando la ridondanza di itinerari equivalenti, questo al fine di realizzare un sistema organico ed integrato di percorsi di facile fruizione ed accesso, diffusa permeabilità e chiarezza di percorrenza e destinazione.</p> <p>Tale sistema sarà, infatti, opportunamente supportato 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 e di dispositivi informativi per web e mobile devices.</p> <p>Ciò premesso, nel comune di San Felice s/Panaro, così come richiesto dalla presente osservazione, non si prevede, in affiancamento al lato nord dell'autostrada, la realizzazione di alcuna pista ciclabile in</p>				

sede propria.

In questo medesimo tratto di attraversamento del Comune di San Felice, sempre sul lato nord della carreggiata autostradale, si procederà tuttavia a convertire la pista di cantiere, a controstrada interpodereale. Tale percorso avrà fondo in terra battuta e consentirà la riconnessione delle proprietà e dei fondi agricoli interferiti dal tracciato autostradale.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>Sezione progettuale PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,5	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B17. In tutto il territorio interessato: garantire il minor inquinamento acustico e atmosferico anche agli insediamenti abitativi in prossimità del tracciato autostradale (si segnalano in particolare per il tratto in comune di Medolla, approfondimenti relativi all'inserimento di barriere fonoassorbenti anche laddove attualmente non previste nel pieno rispetto della zonizzazione acustica come da Piano Strutturale Comunale e con particolare riferimento agli insediamenti abitativi di Via San Antonio, Via Imperiale nord e sud, Via Camurana. In comune di Concordia s/Secchia inserimento anche in località San Giovanni nei tratti non previsti</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La presente osservazione ha consentito di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo relativamente al tema del dimensionamento degli interventi di protezione acustica.</p> <p>La redazione all'interno del progetto definitivo di un organico ed aggiornato studio di traffico, relativamente ai flussi previsti in esercizio sulla nuova infrastruttura, ha conseguentemente consentito di aggiornare ed affinare lo studio di impatto acustico afferente al tracciato autostradale (comprensivo degli interventi locali di collegamento) e alle viabilità di adduzione. In particolare, per quanto richiesto nella presente osservazione, si sottolinea che in Comune di Concordia, prima dell'attraversamento della Secchia, sono state inserite due barriere acustiche (codice ABA05 lato Nord e codice ABA07 lato sud), così come tra via Sant'Antonio e via Imperiale a protezione degli insediamenti abitativi presenti (codice ABA27 lato Nord e codice AB26 lato sud).</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Quadro di riferimento ambientale impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale – Relazione</p>		

	PD_0_000_0MA00_0_AC_RG_01_A Relazione di impatto acustico PD_0_000_0MA00_0_AC_PM_01-14_A Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,6	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B18. Mitigazioni per l'abbattimento di rumori, polveri, impatti percettivi sull'urbanizzato esistente. In particolare, la realizzazione del superamento del Secchia crea un significativo impatto percettivo sull'abitato a sud del comune di Concordia - zona Mulino di Mezzo – che non è rilevabile dalle simulazioni perché eseguite tutte su foto aeree; in tale zona è da prevedere una consistente ed adeguata mitigazione fino a ridosso dell'abitato, ed in particolare degli edifici scolastici presenti.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nel delicato ambito costituito dall'attraversamento del fiume Secchia, in posizione baricentrica fra gli abitati di Concordia e San Possidonio è prevista la realizzazione di un parco intercomunale; è stata definita una soluzione in grado di superare l'ordinario concetto di mitigazione quale semplice mascheratura creando un luogo di forte identità e valore paesaggistico e sociale, in grado di relazionarsi in maniera diretta con il plesso scolastico e il polo sportivo esistenti a nord del tracciato e di futura implementazione insediativa e funzionale. In particolare è stata studiata la disposizione delle componenti vegetazionali al fine di creare fasce più dense disegnate con andamento planimetrico curvilineo ai margini del tracciato autostradale, diradando le piantumazioni nelle porzioni dell'area più vicine all'abitato. La maggiore porzione del parco ricade nel comune di Concordia, tuttavia ne è stata valutata attentamente la collocazione in posizione ben accessibile tramite percorsi specifici anche dal vicino abitato di San Possidonio. Il parco intercomunale è stato definito inoltre con particolare attenzione alle esigenze specifiche espresse dal territorio, dando riscontro a quanto definito nel PSC di Concordia, che prevede la realizzazione di un'area verde adiacente al nuovo asse autostradale integrata con il plesso scolastico e il polo sportivo comunale.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14 A Planimetria di progetto</p>		

	<p>con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA04_0_MA_PZ_01_A Proposta per la realizzazione del "parco intercomunale di "Concordia - San Possidonio" - planimetria, sezioni, dettagli e simulazioni Tav 1/2</p> <p>PD_0_000_0MA04_0_MA_PZ_01_A Proposta per la realizzazione del "parco intercomunale di "Concordia - San Possidonio" - planimetria, sezioni, dettagli e simulazioni Tav 2/2</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,7	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B19. Mitigazioni per l'abbattimento del rumore: le barriere fonoassorbenti e/o fonoisolanti artificiali, dove presenti, devono essere realizzate con materiale che non ostacoli la vista oltre la barriera (materiali sintetici, plexiglass ecc), e che il profilo della struttura sia curvilineo, cioè inclinato, non ortogonale al piano campagna.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nell'ottica della progettazione integrata finalizzata all'armonizzazione che mira a conferire omogeneità di stile e linguaggio a tutti i manufatti che concorrono all'infrastruttura si è provveduto a sviluppare opportune considerazioni riguardo la miglior configurazione architettonica in grado di garantire la perfetta integrazione con il paesaggio anche per quanto riguarda il tema delle protezioni antifoniche.</p> <p>Si è definita pertanto una soluzione progettuale in grado di superare la modularità dei diffusi elementi prefabbricati in funzione di una più elevata qualità architettonica e percettiva e, al contempo, finalizzata a raccontare e descrivere il contesto paesaggistico di volta in volta attraversato.</p> <p>In luogo delle ordinarie barriere opache caratterizzate dal susseguirsi ritmico dei montanti verticali e di pannelli uniformi si propone l'impiego di diverse tipologie di protezioni, localizzate sia in base alle diverse esigenze di protezione sia in base al contesto paesaggistico attraversato in funzione della profondità di visuale, delle preesistenze adiacenti o di particolari contesti ambientali o naturalistici.</p> <p>Si prevedono pertanto quattro tipologie di barriere caratterizzate, sul piano dell'armonizzazione, dal grado di permeabilità visiva che garantiscono con l'intorno, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opache; • semitrasparenti, caratterizzate cioè dall'alternarsi di elementi opachi e trasparenti; • trasparenti con montanti verticali; • trasparenti con ancoraggio puntuale. <p>Le barriere fonoassorbenti opache saranno caratterizzate da rivestimenti realizzati con elementi lineari a prevalente sviluppo orizzontale in lamiera microforata e verniciata. Tali elementi, oltre a garantire una migliore e più sicura percezione dinamica dovuta allo sviluppo orizzontale, consentono di conseguire, mediante opportune finiture cromatiche, una più consona armonizzazione con l'ambiente circostante; in particolare si prevede l'alternarsi irregolare di tonalità riferite al contesto attraversato e celato dietro la barriera, in relazione alle cromie prevalenti individuate nei diversi ambiti di paesaggio</p>				

(agricolo rurale, insediativo storico e fluviale naturale).

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_11_A Percorso concettuale ed ideativo, studio cromatico Sezione progettuale PROTEZIONI ANTIFONICHE INTEGRATE</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,8	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B20. Interventi passivi per la mitigazione dell'impatto acustico: possibilità di estenderli, anche attraverso specifici contributi economici, a tutti gli edifici compresi nella fascia di 500 m., laddove non risulti sufficiente il decadimento del suono per la distanza e non siano previste barriere, nel rispetto delle classi acustiche attribuite nei Piani di classificazione acustica comunali.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Lo studio acustico, condotto in fase di Progetto Definitivo, oltre ad approfondire le varie tematiche inerenti l'impatto acustico generato dalla fase di esercizio della autostrada Cispadana, è stato finalizzato ad individuare e dimensionare le opere di protezione antifonica, al fine di garantire, per tutti i ricettori censiti, il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente.</p> <p>Nel caso gli interventi diretti alla fonte (pavimentazione stradale) o quelli indiretti sul cammino di propagazione (barriere antirumore) non consentano di portare al generalizzato e totale rispetto dei limiti di rumorosità, è possibile prevedere anche un ulteriore intervento di mitigazione diretta sull'edificio ricettore come riportato nella relazione di impatto acustico.</p> <p>L'opportuna predisposizione degli interventi di mitigazione acustica e' stata valutata per tutti i ricettori compresi nelle fasce a cavallo delle viabilità' in progetto previste dalla Normativa vigente.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_000_0MA00_0_AC_RG_01_A Relazione di impatto acustico; PD_0_D01_DMA00_0_AC_RG_01_A Relazione di impatto acustico; PD_0_D02_DMA00_0_AC_RG_01_A Relazione di impatto acustico; PD_0_D03_DMA00_0_AC_RG_01_A Relazione di impatto acustico; PD_0_D00_DMA00_0_AC_RG_01_A Relazione di impatto acustico.		
<u>Documentazione allegata</u>		-		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,9	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B21. In tutto il territorio interessato: integrare le barriere artificiali con interventi di mitigazione naturale (riforestazione) tali da mitigare l'impatto percettivo delle barriere stesse e il relativo effetto di confinamento.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nello sviluppo di un tracciato autostradale i manufatti di maggiore importanza percettiva, a causa del loro forte sviluppo orizzontale caratterizzante consistenti porzioni del percorso, risultano indubbiamente essere le protezioni antifoniche. Nell'ottica della progettazione integrata finalizzata all'armonizzazione che mira a conferire omogeneità di stile e linguaggio a tutti i manufatti che concorrono all'infrastruttura si è provveduto a sviluppare opportune considerazioni riguardo la miglior configurazione architettonica in grado di garantire la perfetta integrazione con il paesaggio di tali manufatti.</p> <p>Si è definita pertanto una soluzione progettuale in grado di superare la modularità dei diffusi elementi prefabbricati in funzione di una più elevata qualità architettonica e percettiva e, al contempo, finalizzata a raccontare e descrivere il contesto paesaggistico di volta in volta attraversato.</p> <p>In luogo delle ordinarie barriere opache caratterizzate dal susseguirsi ritmico dei montanti verticali e di pannelli uniformi si propone l'impiego di diverse tipologie di protezioni, localizzate sia in base alle diverse esigenze di protezione sia in base al contesto paesaggistico attraversato in funzione della profondità di visuale, delle preesistenze adiacenti o di particolari contesti ambientali o naturalistici.</p> <p>Le barriere fonoassorbenti opache saranno caratterizzate da rivestimenti realizzati con elementi lineari a prevalente sviluppo orizzontale in lamiera microforata e verniciata. Tali elementi, oltre a garantire una migliore e più sicura percezione dinamica dovuta allo sviluppo orizzontale, consentono di conseguire, mediante opportune finiture cromatiche, una più consona armonizzazione con l'ambiente circostante; in particolare si prevede l'alternarsi irregolare di tonalità riferite al contesto attraversato e celato dietro la barriera, in relazione alle cromie prevalenti individuate nei diversi ambiti di paesaggio (agricolo rurale, insediativo storico e fluviale naturale).</p> <p>In alcuni contesti ritenuti significativi, si è altresì provveduto, coerentemente a quanto avanzato dalla presente osservazione, ad integrare le barriere artificiali con impiego di essenze vegetali, modulando le seguenti due tipologie:</p> <p>Tipologia P3 – Il sesto di impianto prevede il posizionamento di piante rampicanti di spiccato sviluppo epigeo da posizionare in corrispondenza della rete metallica situata alle spalle della barriera acustica</p>				

su rilevato. Le piante saranno posizionate lungo la fila di impianto ad una distanza di 1 m l'una dall'altra.

Tipologia P2 - Filare arboreo-arbustivo mascheramento dell'infrastruttura. Questa tipologia d'intervento consiste nella realizzazione di strutture arboree lineari da posizionare all'esterno della recinzione autostradale, anche in affiancamento a siepi arbustive per rafforzare la struttura vegetazionale a favore di un migliore inserimento paesaggistico dell'asse, di un più efficace effetto mitigativo nei confronti di particolari elementi-ambiti del corpo autostradale (in particolare tratti in rilevato alto, manufatti e strutture artificiali a vista, barriere acustiche ecc...).

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_CY_11_A Percorso concettuale ed ideativo, studio cromatico</p> <p>Sezione progettuale PROTEZIONI ANTIFONICHE INTEGRATE</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,10	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B22. Interventi di schermatura / inserimento paesaggistico dell'autostrada da prevedere anche in comune di Medolla (non previsti nel progetto preliminare) privilegiando le linee del territorio esistenti.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il tracciato autostradale interferisce con l'ambito comunale di Medolla per una lunghezza di circa 500 metri, con inizio in corrispondenza circa della progressiva Km 20. Lungo il presente tratto sono stati previsti interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico sia a nord, che a sud del corpo autostradale.</p> <p>In particolare vengono messe a dimora le tipologie di intervento N3 (dense fasce arbustive mirate alla ricostruzione delle associazioni di cespugli che caratterizzano le prime fasi delle successioni dinamiche naturali di colonizzazione dei terreni abbandonati) e P1 (Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura da applicare lungo le scarpate autostradali). Inoltre, proprio con la finalità di assecondare le linee del territorio esistenti viene previsto, sempre all'interno del territorio comunale, l'impiego delle tipologie di intervento P5 (Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione dei canali storici) e P6 (Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione delle viabilità storiche) lungo via Imperiale.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 5/14)</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento</p>		

	paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 5/14)
<i><u>Documentazione allegata</u></i>	--
<i><u>Progettista</u></i>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,11	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B23. Processo di cantierizzazione in tutti i comuni: minimizzazione degli impatti sulla struttura del territorio, in particolare valutazione del consumo anche temporaneo di suolo (strade di servizio laterali) e nelle aree di valenza naturalistica e a ridosso dei corsi d'acqua, privilegiando l'autocostruzione.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto di cantierizzazione sviluppato in questa fase di progettazione definitiva, ha portato ad un affinamento complessivo dell'intero processo costruttivo dell'opera, in termini di localizzazione dei cantieri, piano delle viabilità di cantiere, movimentazione dei materiali, tempistiche e fasi realizzative dei singoli interventi strutturali.</p> <p>Le aree di cantiere previste per la realizzazione dell'asse autostradale sono state localizzate in ambiti territoriali privi di elementi naturali di pregio, al di fuori di ambiti vincolati e/o protetti, preferibilmente su sedime di futuri elementi autostradali (es. aree di servizio), oppure, ove necessario, in aree agricole prive di vegetazione.</p> <p>Il piano di movimentazione dei mezzi d'opera avverrà per la quasi totalità all'interno dell'area di sedime del tracciato autostradale, come auspicato dalla stessa osservazione, ovvero sulle piste di cantiere realizzate a fianco dello stesso tracciato, con l'obiettivo primario di evitare la compromissione della viabilità ordinaria e l'attraversamento dei centri abitati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A Relazione</p> <p>PD_1_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 1</p> <p>PD_2_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 2</p> <p>PD_0_000_0KK00_0_KK_SH_01_A Schede delle viabilità e delle piste di cantiere</p> <p>PD_0_000_0KK00_0_KK_PP_01-04_A Planimetria generale con indicazione degli ambiti operativi, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le</p>		

	<p>viabilità maggiori e minori esistenti</p> <p>PD_0_A00_AKK00_0_KK_PP_01-07_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti: 1° fase</p> <p>PD_0_A00_AKK00_0_KK_PP_08-14_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti: 2° fase</p> <p>PD_0_A00_AKK00_0_KK_P5_01 – 14_A Planimetria di dettaglio delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi, con indicazione delle opere propedeutiche alla realizzazione</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,12	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B24. In tutto il territorio interessato: relativamente alle opere di mitigazione realizzate con alberature e cespugli, necessità che la fascia arborea sia a Nord che a Sud del tracciato sia continua, di profondità differenziata e comunque consistente (dimensione trasversale 100-150 m.); vanno previste essenze autoctone e, allo stesso tempo, di rapida crescita, in modo da renderne efficaci gli effetti nel breve tempo e programmare una gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale in modo da assicurare costantemente la loro funzionalità</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Gli interventi di mitigazione ambientale realizzati tramite la messa a dimora di alberature e arbusti, disposti a filare e/o a nuclei, sono stati diffusamente previsti sia a nord, che a sud del tracciato autostradale. La profondità della fascia è stata modulata di volta in volta in modo differenziato in funzione delle specifiche esigenze di carattere locale, sia in ragione degli elementi fisiografici del territorio, che di puntuali obiettivi di mitigazione da perseguire.</p> <p>La scelta delle specie vegetali da utilizzare negli interventi di mitigazione ambientale è stata effettuata sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica di riferimento e della vegetazione reale che colonizza l'area di studio e le aree limitrofe.</p> <p>Alla luce di questa premessa è risultato immediato e necessario l'utilizzo di sole specie autoctone, che risultano essere in grado di adattarsi con maggiore efficacia alle condizioni pedologiche e climatiche della zona, in quanto insediatesi spontaneamente nel territorio. Tale scelta garantirà una migliore capacità di attecchimento e maggior resistenza ad attacchi parassitari o a danni da agenti atmosferici (es. gelate tardive e siccità) consentendo al contempo di diminuire anche gli oneri della manutenzione. Inoltre si è cercato di privilegiare le specie che possiedono doti di reciproca complementarietà, in modo da formare associazioni vegetali polifitiche ben equilibrate e con doti di apprezzabile stabilità nel tempo.</p> <p>Altri fondamentali criteri progettuali che hanno informato la scelta delle specie da impiegare sono stati i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • adattabilità pedologica delle specie vegetali; • prevenzione fitosanitaria a tutela del comparto agricolo (evitando l'impiego di specie "vettori" di agenti patogeni per le colture agricole); • impiego di specie a basso potere allergenico in ambiti urbani; 				

- utilizzo di specie baccifere utili alla fauna in ambito naturale.

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_LI_01_A Linee guida per la realizzazione e la manutenzione delle opere a verde</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_AB_01-03_A Abaco delle specie arboree, arbustive ed erbacee di progetto e schemi associativi di impianto</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,13	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B25. Previsione degli interventi di riforestazione lungo tutto il tracciato, anche attraverso contributi a quegli agricoltori che intendano piantumare le aree residuali create dal passaggio dell'autostrada.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Gli interventi di riforestazione realizzati tramite diverse tipologie di intervento (oltre 10 schemi tipologici di impianto), sono stati diffusamente previsti lungo tutto il tracciato autostradale di progetto ed hanno interessato anche le eventuali aree residuali delle proprietà interferite.</p> <p>Al di fuori della recinzione autostradale le aree oggetto degli interventi di mitigazione ambientale potranno essere acquisite o attraverso l'istituto dell'esproprio oppure, eventualmente, attraverso altre forme, che dovranno necessariamente prevedersi in una successiva fase progettuale, quali: la stipula di accordi, convenzioni, ecc...tra i soggetti interessati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,14	Progettazione stradale - strutturale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	APO05-CPO01			
<u>Testo del Parere:</u> B26. In Comune di Concordia, tratto di attraversamento del Secchia: ridurre al minimo la presenza di terrapieni (da sostituire con piloni) in modo da contenere l'impatto e il confinamento di edifici ed attività pubbliche).				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo. Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> In corrispondenza del ponte sul Fiume Secchia è stata studiata la livelletta autostradale in modo da consentire la riduzione dell'altezza dei rilevati di approccio, e di conseguenza, anche l'impronta. La posizione di spalle e pile del ponte è stata di conseguenza rivista, riducendo l'estensione complessiva del ponte .				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_03_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Luca Piacentini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,15	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B27 Individuazione di opere di mitigazione ambientali ed acustiche (da valutare analiticamente e mettere a punto in sede di VIA) ed in conformità alle previsioni dei Piani energetici comunali (laddove presenti) e nel rispetto del P.C.C.A. – Piani comunali della classificazione acustica già approvati (laddove presenti), anche con riferimento agli obiettivi di realizzazione di dotazioni ambientali riportati nel PEC, finalizzate all'assorbimento di CO2.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nell'ambito delle sezioni specifiche dello Studio di Impatto Ambientale sono stati analizzati i principali Piani di settore (tra cui quelli citati dalla presente osservazione) ed è stata valutata la conformità e la coerenza del progetto rispetto alle previsioni programmatiche contenute negli stessi. L'analisi di tali Piani ha quindi consentito di raccogliere un importante quadro di indirizzi a cui riferire sia la formulazione dei criteri progettuali, sia la definizione ed il dimensionamento degli interventi di mitigazione ambientale e compensazione agro-ambientale afferenti alla fase di cantierizzazione ed esercizio dell'opera.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_01_A “Quadro di riferimento programmatico – Relazione”</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_04_A “Quadro di riferimento ambientale - Relazione 1/3”</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 1/2”</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A “Quadro di Riferimento Ambientale - Impatti del Progetto e Interventi di Mitigazione e Compensazione Agro-Ambientale – Relazione 2/2”</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,16	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B28 In Comune di San Felice s/Panaro: è da approfondire il quadro delle aziende agricole interferite, in quanto quello presentato nel Progetto preliminare è apparentemente mancante delle aziende di dimensione inferiore a 4 ha. Il tema ha validità' per tutti i comuni.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>I principali aspetti del settore agroalimentare nei territori attraversati dall'asse autostradale sono stati puntualmente analizzati all'interno del SIA – Quadro di riferimento ambientale. Nella consapevolezza che per inquadrare un territorio destinato all'insediamento di una infrastruttura la scala di analisi non può limitarsi alle sole zone ricadenti nell'ambito del solo corridoio territoriale afferente all'opera, si è ritenuto di approfondire vari segmenti delle caratteristiche del sistema agroalimentare (agricoltura e industria alimentare) sia alla scala vasta che alla scala locale. L'indagine è partita quindi dall'analisi sul sistema regionale per focalizzare le principali determinanti che agiscono "sul" e "nel" sistema e le connotazioni del settore primario regionale, proseguendo con la scala provinciale e terminando con quella comunale (per i soli comuni e aree interessati dalle opere).</p> <p>Al fine di consentire l'identificazione dei sistemi agrari potenzialmente interferiti dalle opere, sono stati operati degli approfondimenti sul sistema agro-alimentare nel suo complesso, con attenzione al sistema delle aziende agricole, agli ordinamenti produttivi vegetali e zootecnici, a elementi di multifunzionalità (colti per l'attività agrituristica), nonché alle filiere produttive (tra cui le produzioni tipiche e biologiche) e alle industrie alimentari locali. L'indagine è stata svolta attingendo ad informazioni della bibliografia specializzata (tra le fonti utilizzate: Inea, Ismea, Istat, Ist. Tagliacarne, Smea, Regione Emilia Romagna, ecc...), all'elaborazione dei dati censuari e regionali, a ricerche originali e all'esame dei principali parametri di produttività economica.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - <i>quadro di riferimento ambientale</i> PD_0_000_00000_0_IA_RG_04-06_A Relazione</p> <p>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - <i>quadro di riferimento ambientale - impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale</i></p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Relazione 1/2</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A Relazione 2/2</p>		

	<p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_04-10_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole intersecate</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_11-17_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole intersecate</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_18-24_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_25-32_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_33-38_A Carta di localizzazione e distanza dall'asse degli allevamenti e delle attività agroalimentari nel buffer di 500 m</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,17	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B29 In tutto il territorio interessato: va evitato nella misura massima possibile l'uso della viabilità ordinaria per il passaggio dei mezzi di cantiere, realizzando una viabilità apposita da rinaturalizzare alla fine dei lavori laddove non sia possibile trasformarla in percorsi pedo-ciclabili.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>La pianificazione del piano dei trasporti, funzionale al processo di cantierizzazione dell'opera, è stata elaborata sulla base di un'attenta valutazione dei fabbisogni di materie generati da ogni singolo ambito operativo (1° e 2°), dalle caratteristiche della viabilità locale, dalla localizzazione dei poli estrattivi rispetto ai tratti operativi di pertinenza e dalla localizzazione delle emergenze storico-testimoniali e delle sensibilità ambientali.</p> <p>L'insieme di questi fattori ha determinato la necessità di programmare l'avanzamento cronologico delle fasi costruttive dell'intera opera in due distinti periodi temporali, al fine di minimizzare le interferenze tra cantieri e viabilità esistente e perseguire un criterio oggettivo di economicità e di salvaguardia ambientale, e più precisamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il <i>primo</i> periodo dovrà consentire la realizzazione della delle piste di cantiere da realizzarsi in corrispondenza dei margini delle aree di sedime autostradale; l'arco temporale previsto per completare tali opere è stato dimensionato presuntivamente in circa 12 mesi, con inizio dalla data di inizio dei lavori. Questa fase prevede la sovrapposizione dei percorsi e delle piste di cantiere con le viabilità maggiori e minori esistenti. I dati emersi escludono che tali tragitti, in ragione delle modeste quantità movimentate, possano compromettere, con la loro frequenza, le attuali caratteristiche ambientali o possano incrementare significativamente il carico di traffico sulla viabilità esistente. Si precisa altresì che nella pianificazione dei percorsi si è operato, al fine di evitare il transito dei veicoli pesanti all'interno dei centri abitati. • il <i>secondo</i> periodo si estenderà sino all'ultimazione dei lavori (prevista in 44 mesi); in tale periodo la mobilità dei mezzi d'opera avverrà per la quasi totalità all'interno dell'area di sedime del tracciato autostradale, ovvero sulle piste di cantiere realizzate nel primo periodo. Questa fase realizzativa prevede di evitare la compromissione della viabilità ordinaria, in quanto, il traffico generato dai mezzi operativi, per soddisfare il fabbisogno dei 2 ambiti operativi, subirà nel secondo periodo un notevole incremento, con punte di diverse decine di tragitti/ora. Tale incremento di traffico non graverà comunque sulla viabilità locale, ma unicamente in corrispondenza dello stesso sedime autostradale, confermando la corretta impostazione e 				

pianificazione dell'intero processo di cantierizzazione dell'opera.

Le piste di cantiere, una volta ultimati i lavori, potranno essere oggetto delle seguenti azioni:

- dismissione completa del sedime delle piste, con ripristino agronomico e successiva ricucitura con i fondi agricoli limitrofi;
- riconversione a strade poderali (con fondo in terra battuta) per il collegamento dei fondi agricoli, nei tratti in cui l'analisi del sistema agricolo abbia evidenziato la necessità di implementare la dotazione territoriale di tale funzione, anche in termini compensativi rispetto all'azione di frammentazione indotta dal sedime autostradale;
- funzionalizzazione a piste ciclabili e percorsi pedonali per la fruizione lenta del territorio; tale azione consentirà di collegare i percorsi pedo-ciclabili esistenti, aumentando in termini significativi la capillarità della rete ciclabile esistente. Tale sistema verrà supportato 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 e di dispositivi informativi per web e mobile devices.

Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A Relazione

PD_1_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 1

PD_2_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 2

PD_0_000_0KK00_0_KK_SH_01_A Schede delle viabilità e delle piste di cantiere

PD_0_000_0KK00_0_KK_PP_01-04_A Planimetria generale con indicazione degli ambiti operativi, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti

PD_0_A00_AKK00_0_KK_PP_01-07_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti: 1° fase

PD_0_A00_AKK00_0_KK_PP_08-14_A Planimetria di dettaglio con indicazione degli ambiti operativi, delle fasi di lavoro, delle aree e delle piste di cantiere e dei percorsi dei mezzi operativi coincidenti con le viabilità maggiori e minori esistenti: 2° fase

PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale

PD_0_000_0MA01_0_MA_PP_01_A Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - planimetria generale degli itinerari

PD_0_000_0MA01_0_MA_PZ_01_A Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio - piante, sezioni tipo, dettagli, simulazioni, ed abachi materiali

PD_0_000_0MA01_0_MA_PZ_02_A Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali

	del territorio - progetto della comunicazione: localizzazione territoriale, prospetti, sezioni, particolari, simulazioni virtuali
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,18	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<u>Testo del Parere:</u>				
B30 In tutto il territorio interessato: considerare eventuali minori costi conseguenti alla modifica del tracciato, da riversare sulle opere di compensazione ambientale.				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
<p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
Le quantità di mitigazioni ambientali disposte lungo il tracciato autostradale sono state desunte da approfondimenti condotti in fase di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale garantendo l'opportuna mitigazione e compensazione dell'intervento in progetto.				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,19	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B31 In tutto il territorio interessato: potenziamento del patrimonio vegetazionale soprattutto nelle aree di cantiere al termine della loro utilizzazione, e negli ambiti che rimarranno di scarso interesse agricolo per la frammentazione.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Le aree di cantiere previste per la realizzazione dell'asse autostradale sono state localizzate in ambiti territoriali privi di elementi naturali di pregio, al di fuori di ambiti vincolati e/o protetti. Le aree di cantiere sono ubicate prevalentemente sul sedime di futuri elementi autostradali (es. aree di servizio), oppure, ove necessario, in aree agricole prive di vegetazione. Al termine dei lavori, tali aree saranno riconvertite alla loro destinazione d'uso originaria tramite tecniche di ripristino agronomico. Alla luce di tali considerazioni le aree di cantiere non saranno oggetto, al termine dei lavori, di diffusi interventi di riforestazione, in quanto non congruenti con lo stato ante-operam dei luoghi.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	<p>PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A <i>Relazione</i></p> <p>PD_1_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A <i>Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 1</i></p> <p>PD_2_A00_AKK00_0_KK_FS_01_A <i>Pianificazione temporale dei lavori, localizzazione, dimensionamento e layout funzionale delle aree di cantierizzazione: ambito operativo n. 2</i></p>			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,20	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B32 Creazione di una zona di rinaturalizzazione a sud del territorio comunale di San Possidonio (territorio che termina a Ponte di Pioppa, alla fine di via Matteotti), tenuto conto che la perdita di biodiversità sarà di rilevante importanza in quanto l'autostrada occuperà buona parte della ZRC (Zona di ripopolamento e cattura) La Corte, che sarà tagliata in tre parti annullando la sua funzione. La compensazione consiste in questo caso nella creazione di condizioni di biodiversità in un'area lontana dall'autostrada, che per caratteristiche del territorio (scarso insediamento, vicinanza dell'emergenza naturale, idrogeologica e paesaggistica del fiume Secchia) si presta ad assumere tale ruolo.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo. Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'area indicata nella presente osservazione si trova a sud dell'abitato di San Possidonio, a significativa distanza dal tracciato autostradale. La richiesta di intervenire su tale area con un esteso intervento di compensazione ambientale, non ha trovato uno specifico sviluppo in questa fase di progettazione definitiva. Si sottolinea, altresì, come il comune di San Possidonio è interessato da due significativi interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica che svolgono altresì un'efficiente azione ecosistemica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in primo luogo, viene prevista la realizzazione di un'area attrezzata a parco intercomunale in posizione baricentrica fra gli abitati di Concordia e San Possidonio; è stata definita una soluzione in grado di superare l'ordinario concetto di mitigazione quale semplice mascheratura creando un luogo di forte identità e valore architettonico, paesaggistico e sociale, in grado di relazionarsi in maniera diretta con importanti funzioni a carattere sociale esistenti. In particolare è stata studiata la disposizione delle componenti vegetazionali al fine di creare fasce più dense disegnate con andamento planimetrico curvilineo ai margini del tracciato autostradale, diradando le piantumazioni nelle porzioni dell'area più vicine all'abitato e ricreando in tal modo zone aperte attrezzate a parco urbano. • In secondo luogo è stata previsto un efficace mascheramento percettivo dell'infrastruttura, predisponendo un disegno continuo di siepi, filari e macchie vegetazionali a diversa profondità, tra il tracciato autostradale e il centro abitato. 				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di</p>		

	<p>mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 3/14)</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 3/14)</p> <p>PD_0_000_0MA04_0_MA_PZ_01_A Proposta per la realizzazione del "parco intercomunale di "Concordia - San Possidonio" - planimetria, sezioni, dettagli e simulazioni Tav 1/2</p> <p>PD_0_000_0MA04_0_MA_PZ_01_A Proposta per la realizzazione del "parco intercomunale di "Concordia - San Possidonio" - planimetria, sezioni, dettagli e simulazioni Tav 2/2</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,21	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	S01, S02, S03, S04, S05, S06			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>B33 In tutto il territorio interessato: previsione di compensazioni ambientali costituite da opere pubbliche finalizzate al risparmio energetico (impianti fotovoltaici sulle barriere acustiche come possibile costituzione di centrali di produzione di energia elettrica da utilizzare in regime di scambio sul posto a favore di edifici ed attività pubbliche).</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.</p> <p>Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto prevede la realizzazione di impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici di nuova realizzazione (impianti di potenza 16 kWp sugli edifici di esazione, 19,5 kWp sul CAU, 12,5 kWp sul CSA, 36,4 kWp sulla Sede Concessionario, e 36,4kWp sulla caserma della polizia), che saranno a loro volta dotati di impianto di condizionamento estivo ed invernale ad alta efficienza a pompa di calore geotermica. Si ritiene che la soluzione adottata massimizzi il contributo di produzione dell'impianto fotovoltaico evitando inutili dispersioni dovute alla frammentazione degli impianti collocati sulle barriere acustiche realizzate in itinere. Inoltre i moduli fotovoltaici installati sulle barriere antirumore non si trovano nella condizione ideale per produrre energia. Infatti, l'inclinazione ideale dei moduli fotovoltaici alle nostre latitudini è di 30° rispetto all'orizzontale, mentre su una barriera sarebbero quasi verticali.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Reggiolo Rolo</p> <p>PD_0_S01_SFB01_0_IE_PI_03_A</p> <p>PD_0_S01_SFB01_0_IE_DK_09_A</p> <p>PD_0_S01_SFB01_0_IM_DK_01</p> <p>PD_0_S01_SFB01_0_IM_PI_01_A</p> <p>San Possidonio</p> <p>PD_0_S02_SFB02_0_IE_PI_03_A</p> <p>PD_0_S02_SFB02_0_IE_DK_10_A</p> <p>PD_0_S02_SFB02_0_IM_DK_01_A</p> <p>PD_0_S02_SFB02_0_IM_PI_01_A</p> <p>San Felice S/P</p> <p>PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_04_A</p>		

	<p>PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_09_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_01_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_01_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_15_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_28_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_02_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_06_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_16_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_29_A 4PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_03_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_09_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_10_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_11_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_PI_17_A PD_0_S03_SFB03_0_IE_DK_30_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_DK_04_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_17_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_18_A PD_0_S03_SFB03_0_IM_PI_19_A Cento PD_0_S04_SFB04_0_IE_PI_03_A PD_0_S04_SFB04_0_IE_DK_10_A PD_0_S04_SFB04_0_IM_DK_01_A PD_0_S04_SFB04_0_IM_PI_01_A Poggio Renatico PD_0_S05_SFB05_0_IE_PI_03_A PD_0_S05_SFB05_0_IE_DK_10_A PD_0_S05_SFB05_0_IM_DK_01_A PD_0_S05_SFB05_0_IM_PI_01_A Ferrara sud PD_0_S06_SFB06_0_IE_PI_03_A PD_0_S06_SFB06_0_IE_DK_10_A PD_0_S06_SFB06_0_IM_DK_01_A PD_0_S06_SFB06_0_IM_PI_01_A</p>
<u>Documentazione allegata</u>	-
<u>Progettista</u>	Ing. Antonio De Fazio

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.28,22	Ambiente	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<u>Testo del Parere:</u> Necessità di un'attenta valutazione dei temi "espropri" e "compensazioni".				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u> Il Presidente evidenzia che tutte le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo. Il Presidente precisa che in Comune di San Felice s/Panaro non saranno destinate all'uso ciclabile le complanari previste in affiancamento all'autostrada, mantenendone la funzione di collegamento interpodereale ove necessario.				
<u>Relazione di ottemperanza:</u> Nella parte del documento " PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Interventi di inserimento paesistico – ambientale, ripristino e compensazioni - Relazione descrittiva generale " relativa alle opere di compensazione ambientale sono presi in esame tutti gli interventi che non rispondono direttamente a problematiche strettamente conseguenti alla realizzazione dell'opera, ma che contribuiscono a "compensare" la perdita di risorse e di contesti più o meno naturali, attraverso azioni che consentono di migliorare la "qualità ambientale" dei territori attraversati. Prefiggendosi l'obiettivo che si debba compensare quanto alterato a causa della realizzazione dell'opera, si può presupporre che, in uno o più ambiti anche scollegati e distanti dal luogo di realizzazione dell'opera viaria, si giunga a realizzare neoecosistemi di dimensioni tali da permettere una reale compensazione degli ecosistemi "sottratti". A tal scopo sono stati dimensionati gli interventi di compensazione volti a ricreare habitat naturali in modo tale che il loro valore biologico sia pari o superiore al valore biologico della superficie sottratta per la costruzione dell'infrastruttura. Gli interventi di compensazione individuati sono di due tipologie: <ul style="list-style-type: none"> • Interventi di compensazione agro-ambientale; • Interventi di compensazione ecologico-naturalistica senza alterare l'impianto agrario esistente.				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	"PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Interventi di inserimento paesistico – ambientale, ripristino e compensazioni - Relazione descrittiva generale"			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.29	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Provincia di Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	C05 (ex MO04)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>I Comuni infine hanno posto in evidenza la necessità di potenziare la viabilità ordinaria con interventi infrastrutturali sulla rete stradale esistente. Nel documento allegato agli atti della Conferenza dei Servizi sono dettagliatamente indicate le opere ritenute necessarie dai Comuni interessati dall'autostrada.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente fa presente che alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto in ragione dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, non possono essere oggetto della Conferenza dei Servizi gli interventi proposti.</p> <p>Il Presidente dà atto che gli interventi rappresentano interventi complementari di raccordo con il sistema viario esistente che potranno esser finanziati dalla Regione nell'ambito dei programmi triennali di intervento sulla rete viaria di interesse regionale e dà atto, inoltre, che gli stessi interventi sono oggetto di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p> <p>Il Presidente evidenzia che fa eccezione la richiesta di cui al punto C.6 dell'allegato documento tecnico che prevede, in Comune di Mirandola, la realizzazione del collegamento tra la variante alla S.S. 12 e la tangenziale sud, con eliminazione della previsione dello svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. 12 e via di Mezzo, opera prevista nel progetto all'esame della Conferenza con il codice MO04.</p> <p>Infatti, trattandosi di sostituzione di un intervento già previsto in progetto, il Presidente dà atto che tale richiesta può essere accolta.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il Presidente fa presente che le opere richieste non possono essere ricomprese all'interno del presente Progetto Definitivo e ne rimanda la realizzazione alla Regione stesa.</p> <p>Fa eccezione la richiesta di cui al punto C.6 dell'allegato documento tecnico che prevede, in Comune di Mirandola, la realizzazione del collegamento tra la variante alla S.S. 12 e la tangenziale sud, con eliminazione della previsione dello svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. 12 e via di Mezzo, opera prevista nel progetto all'esame della Conferenza con il codice MO04.</p> <p>Conformemente a questo nel progetto Definitivo si è stralciata la viabilità MO04 prevista in Progetto Preliminare, sostituendola con il collegamento tra la variante SS12 e la Tang. Sud, rinominando l'intervento C05.</p> <p>Per quanto riguarda la rotatoria su via della Posta, si segnala che il completamento dell'innesto Est non è ricompreso nell'ambito del Progetto Definitivo di Cispadana ma è un intervento la cui progettazione e realizzazione risulta essere in carico al Comune di Mirandola e che alla data della redazione del presente Progetto Definitivo, il progetto del comune di Mirandola non è disponibile.</p> <p>Per quanto riguarda la rotatoria sulla Variante alla SP 12(progetto Anas) nel comune di Mirandola, la stessa è stata impostata considerando quanto trasmesso da Anas in data 13/01.2012 ed allegata alla presente.</p>				

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_PL_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_RG_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_PP_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_FL_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_FL_02_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_SZ_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_SZ_02_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_ST_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SD_PC_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SE_RT_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_SE_PP_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_IE_RH_01_A 1_PD_0_C05_CCS00_0_IE_PP_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	Allegato 4 ID 24.ALL-50.29.msg
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
50.30	Progettazione stradale	Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio	Modena	Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio
<u>WBS coinvolte</u>	V24			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Prende la parola il Sindaco del Comune di San Felice che puntualizza che, nonostante la preoccupazione della Provincia di prevedere un sottovia su tale strada, per il Comune tale soluzione sarebbe preferibile.</p> <p>In alternativa, la soluzione individuata nel documento predisposto dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi, seppure a parere dell'Amministrazione provinciale meno funzionale, può tuttavia essere considerata condivisibile. La Provincia condivide parimenti l'ipotesi di mantenere la sede stradale della SP8 sull'attuale sedime plano-altimetrico, senza significative alterazioni, mantenendo in quota il tracciato autostradale in forza degli adiacenti scavalcamenti della ferrovia BO-VR a ovest e del canale Diversivo Burana a est.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che sulla base delle indicazioni fornite saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare soluzioni più funzionali delle opere progettate.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto accoglie la proposta della Provincia di Modena (vedi ID Parere 51.4 Provincia di Modena) che prevede il sovrappassaggio della SP8 – Diram. per S.Felice ad Est dell'attuale tracciato, prevedendo la connessione diretta fra l'intersezione fra SP8 e via Rotta e la Via Villa Gardè, all'altezza del Fondo Magnana, in corrispondenza dell'innesto con l'attuale tracciato della SP8 – Diramazione per S. Felice. E' prevista inoltre una rotatoria di innesto all'intersezione dell'attuale SP 8 e via 1° Maggio.</p> <p>La suddetta soluzione è stata condivisa sia durante un incontro (dopo che sono state presentate le diverse alternative) avvenuto in data 22/02/2012 presso il comune di San Felice Sul Panaro alla presenza del Sindaco e dei tecnici comunali sia tramite successivo scambio di comunicazioni per le vie brevi (via mail) a formalizzazione delle decisioni prese. A differenza di quanto esposto in CDS il comune di San Felice concorda con la soluzione proposta dalla Provincia di Modena (vedi ID Parere 51.4 Provincia di Modena).</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		cavalcavia via Villanova (sp8 diramazione San Felice) planimetria di inquadramento PD_0_V24_VCS24_0_SD_PE_01_A e profilo PD_0_V24_VCS24_0_SD_F2_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio Defazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.1	Progettazione stradale - Ambiente	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	C02 (ex MO01) C03 (ex MO02)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia di Modena con nota del 17/5/2011, depositata in data odierna ed acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123627 del 18/05/2011, ha espresso parere favorevole al tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana, così come prefigurato nel Progetto Preliminare approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n° 1756 del 22/11/2010, non ravvisando particolari motivazioni ostative all'assetto generale dello stesso.</p> <p>Ha precisato che l'assenso finale al progetto nella globalità dei suoi contenuti tecnici, ambientali ed organizzativi sarà rilasciato nelle sedi istituzionali a ciò delegate, sulla base del Progetto Definitivo che il Concessionario andrà a sviluppare tenendo debito conto delle indicazioni fornite.</p> <p>La Provincia si è espressa in merito al solo tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana, demandando alla fase successiva di approvazione del progetto definitivo dell'opera tutta la discussione in merito agli aspetti più specifici dell'infrastruttura (quali ad es. mitigazioni ambientali, cantierizzazioni, acquisizione delle aree, etc.), allorquando gli stessi troveranno adeguata definizione progettuale rispetto a quanto risulta al momento attuale, stante il livello di approfondimento sommario tipico della progettazione preliminare.</p> <p>La Provincia ha precisato che tutta la fase di studio e approfondimento sul progetto preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana è stata svolta di concerto con l'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e con il Comune di Novi confermando di condividere il documento dei Comuni presentato in sede di Conferenza dai Comuni di Concordia sulla Secchia, Medolla, Mirandola, Novi di Modena, San Felice sul Panaro, San Possidonio.</p> <p>La Provincia al fine di non fornire indicazioni inutilmente ridondanti si è espressa esclusivamente in merito agli aspetti del tracciato autostradale che hanno diretta ricaduta sulla rete stradale di competenza, esaminando quindi punto per punto tutte le interferenze con le sole strade Provinciali che l'Autostrada Cispadana intercetta nel suo percorso da Ovest verso Est.</p> <p>La Provincia ha evidenziato che, in Comune di Novi di Modena, la soluzione adottata all'intersezione con la SP413 "Romana", alla progr. autostradale km. 7+150 circa, è condivisa precisando che dovrà essere posta attenzione in sede di progettazione definitiva nell'individuazione di soluzioni che non interrompano in corso d'opera il transito sulla SP413, trattandosi di collegamento primario non fungibile.</p> <p>La Provincia ha evidenziato che non ritiene condivisibili le soluzioni adottate per quanto riguarda le interferenze con la S.P. 8 "di Mirandola" e la S.P. 5 "di Cavezzo", dove sono previste le opere progettuali MO01-rotatoria fra via Boccaletta e la S.P. 8 e la MO02-variante sud all'abitato di concordia.</p> <p>Nel contributo consegnato in sede di Conferenza, la Provincia ha fornito una possibile soluzione in alternativa agli interventi sopradetti ottimale ai fini della rete stradale provinciale ma che risulta invece problematica per il Comune di Concordia, che ha chiesto la collocazione della variante a nord dell'Autostrada, in adiacenza ad essa.</p> <p>La Provincia fa comunque presente che è favorevole anche ad una soluzione che venga incontro alla richiesta del Comune di Concordia sulla Secchia rimandando, per la comprensione della proposta alternativa, al documento predisposto dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi.</p> <p>La Provincia ha condiviso, in merito all'interferenza con SP8 "di Mirandola", la prevista intersezione a rotatoria con la viabilità di accesso al nuovo casello autostradale.</p>				

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati, li ritiene accoglibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità.

Relazione di ottemperanza:

In merito all'attraversamento della SP413 "Romana", alla progressiva. autostradale km. 4+050 circa, è stata adottata la soluzione che prevede lo scavalco della viabilità provinciale con un viadotto a quattro campate da 25m di luce ciascuna, non interrompendo il transito sulla SP43 in corso d'opera. Per le motivazioni che hanno condotto a questa scelta si veda parere ID 50.13.

Il Progetto Definitivo inoltre è stato sviluppato sulla base delle Variante introdotte al Progetto Preliminare (Variante CSPD MO-01: Variante alla MO02 a Concordia sulla Secchia) approvato dalla Regione Emilia-Romagna in data 19 Dicembre 2011, il quale aveva già recepito le richieste della Provincia di Modena in merito alla S.P. 8 "di Mirandola" e alla S.P. 5 "di Cavezzo". E' stata pertanto accolta la proposta del comune di Concordia, la quale trovava favorevoli sia il comune stesso sia la Provincia.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_02_A
 PD_0_A00_ACS00_0_SD_CO_01_A

Documentazione allegata

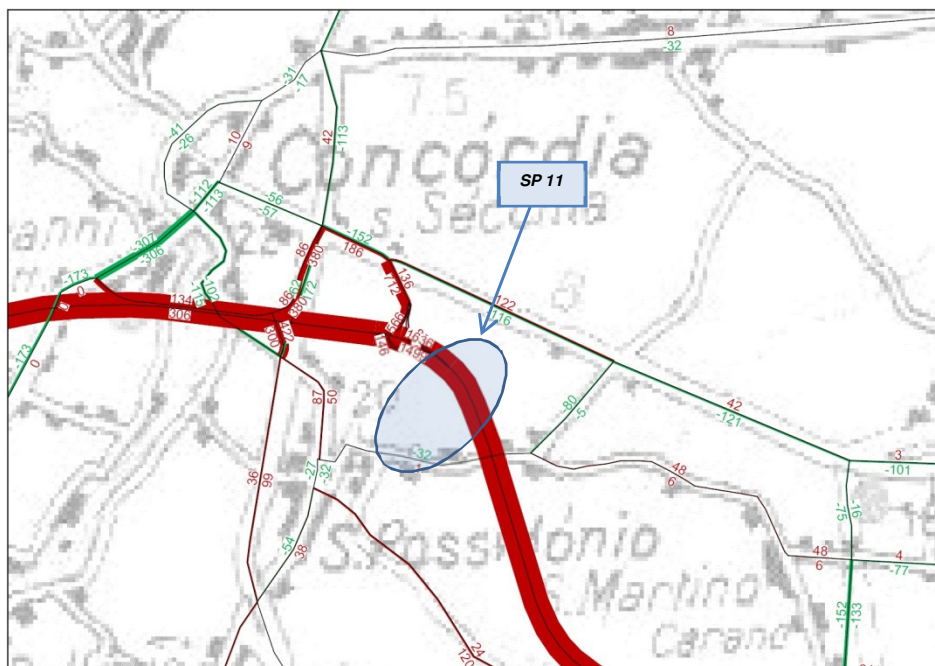
--

Progettista

Ing. Luca Piacentini

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.2	Progettazione stradale	Provincia di Modena	Modena	-
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia ha inoltre evidenziato, in relazione all'importanza che assumerà il nodo semaforizzato, all'intersezione fra SP5 e SP8 in corrispondenza dell'abitato di Concordia, che sarà necessario prevederne la ristrutturazione a rotatoria.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente fa presente che alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto in ragione dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi la "Risposta del Presidente della CDS Preliminare".</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.3	Progettazione stradale	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per quanto riguarda gli effetti sulla S.P. 11, diramazione per Mirandola, la Provincia oltre a quanto illustrato nel documento a cura dell'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e del Comune di Novi, che condivide, ha espresso la richiesta che il progetto debba ricomprendere l'adeguamento del tratto che si sviluppa per circa 500 mt a nord della prevista rotatoria all'intersezione con via S. Martin Carano (dal km 2+600 ca. al km. 3+100 ca.), in quanto ritenuto pesantemente inadeguato a supportare il traffico che su di esso transiterà per effetto del richiamo costituito dal casello autostradale di S. Possidonio.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>In relazione a tale richiesta il Presidente fa presente che per le medesime ragioni sopra indicate l'intervento proposto non può essere oggetto della Conferenza dei Servizi. Il Presidente rimanda quindi alla redazione di un aggiornato studio di traffico, da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di impatto ambientale (SIA), ogni valutazione relativa alle eventuali ricadute di traffico sulle strade esistenti.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Per capire l'impatto della realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana sulla S.P. 11 a nord della prevista rotatoria all'intersezione con Via San Martin Carano sono stati analizzati gli scenari programmatici e progettuali al 2017 e al 2030.</p> <p>Per scenari programmatici si intendono quelli che ipotizzano la realizzazione di tutte le opere stradali previste sulla rete, tranne l'Autostrada Regionale Cispadana e la viabilità di adduzione e collegamento ad essa; gli scenari progettuali includono invece anche la realizzazione di tali opere come previsto nel Progetto Definitivo.</p> <p>Dalle analisi effettuate, sia per l'anno 2017, che per il 2030, risulta che l'inserimento della Cispadana comporta una diminuzione dei flussi sulla tratta in esame, in quanto i veicoli che utilizzano il casello di Concordia – San Possidonio per la maggior parte provengono o sono diretti verso l'abitato di Concordia o verso Mirandola attraverso la SP 8 e non interessano quindi la SP 11.</p> <p>La figura seguente mostra la rete differenza tra la simulazione dello scenario progettuale (con Cispadana) e la simulazione dello scenario programmatico (senza Cispadana), relativamente all'anno 2030.</p> <p>In rosso sono evidenziati gli archi in cui vi è un aumento del flussi con l'introduzione della nuova infrastruttura autostradale; in verde, al contrario, sono evidenziati gli archi in cui si osserva una diminuzione. Si nota come sulla tratta in esame i flussi diminuiscono di 80 veicoli in direzione sud e poche unità in direzione nord nell'ora di punta del mattino.</p>				



Le seguenti tabelle mostrano invece nel dettaglio i flussi previsti sulla tratta di strada in esame negli scenari programmatici e progettuali rispettivamente all'anno 2017 e 2030.

I flussi sono bidirezionali in veicoli equivalenti (dove 1 veicolo pesante equivale a 2 veicoli leggeri) e l'indice di saturazione è stato calcolato come rapporto tra flusso di traffico complessivo e capacità massima oraria della strada. Solitamente si considerano accettabili valori dell'indice di saturazione inferiori al 75%, con valori superiori la fluidità del traffico peggiora tendendo a creare situazioni di congestione sempre più elevata quando il valore f/c si avvicina all'unità.

Strada	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Scenario programmatico 2017 (ora di punta)		Scenario progettuale 2017 (ora di punta)		Diff% progettuale-programmatico
		Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	
SP 11	1200	220	18%	140	12%	-7%

Strada	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Scenario programmatico 2030 (ora di punta)		Scenario progettuale 2030 (ora di punta)		Diff% progettuale-programmatico
		Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	
SP 11	1200	240	20%	160	13%	-7%

Queste tabelle dimostrano che la realizzazione della Autostrada Cispadana e delle opere stradali connesse porta un beneficio alla tratta oggetto di esame nei due orizzonti temporali considerati.

Il coefficiente di saturazione F/C, infatti, diminuisce nei due orizzonti temporali negli scenari progettuali rispetto a quelli programmatici, mantenendosi al di sotto di un valore pari al 12% nello scenario al 2017 e pari al 13% nel 2030 (è da sottolineare che senza Cispadana, i valori sarebbero pari rispettivamente a 18% e 20%).

Questi valori risultano di molto al di sotto della soglia di criticità in tutti gli scenari studiati, quindi la strada in esame non presenta problemi di saturazione e sopporta benissimo i flussi di traffico attesi.

<i>Riferimento elaborati del PD</i>	PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A
<i>Documentazione allegata</i>	--
<i>Progettista</i>	Ing. Lucia Manzi

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.4	Progettazione stradale	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	V24			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia ha espresso una serie di considerazioni sull'intersezione con SP8 "di Mirandola" – Diramazione per S. Felice alla progr. autostradale km. 27+500 circa. Secondo la Provincia, la soluzione progettuale, che prevede il sovrappassaggio della SP8 – Diram. per S.Felice ad Ovest dell'attuale tracciato, pare più opportunamente riconfigurabile ad Est dello stesso, prevedendo la connessione diretta fra l'intersezione fra SP8 e via Rotta (circa 230 mt. a nord della rotatoria Nord di progetto) e la via Villa Gardè, all'altezza del Fondo Magnana, praticamente in corrispondenza dell'innesto con l'attuale tracciato della SP8 – Diramazione per S. Felice. L'intersezione con l'Autostrada Cispadana verrebbe così a collocarsi approssimativamente al km. 28+150.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto che sulla base delle indicazioni fornite saranno eseguiti approfondimenti progettuali allo scopo di individuare soluzioni più funzionali delle opere progettate.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto accoglie la proposta della Provincia di Modena che prevede il sovrappassaggio della SP8 – Diram. per S.Felice ad Est dell'attuale tracciato, prevedendo la connessione diretta fra l'intersezione fra SP8 e via Rotta e la Via Villa Gardè, all'altezza del Fondo Magnana, in corrispondenza dell'innesto con l'attuale tracciato della SP8 – Diramazione per S. Felice. E' prevista inoltre una rotatoria di innesto all'intersezione dell'attuale SP 8 e via 1° Maggio.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		cavalcavia via Villanova (sp8 diramazione San Felice) planimetria di inquadramento PD_0_V24_VCS24_0_SD_PE_01_A e profilo PD_0_V24_VCS24_0_SD_F2_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio De Fazio		

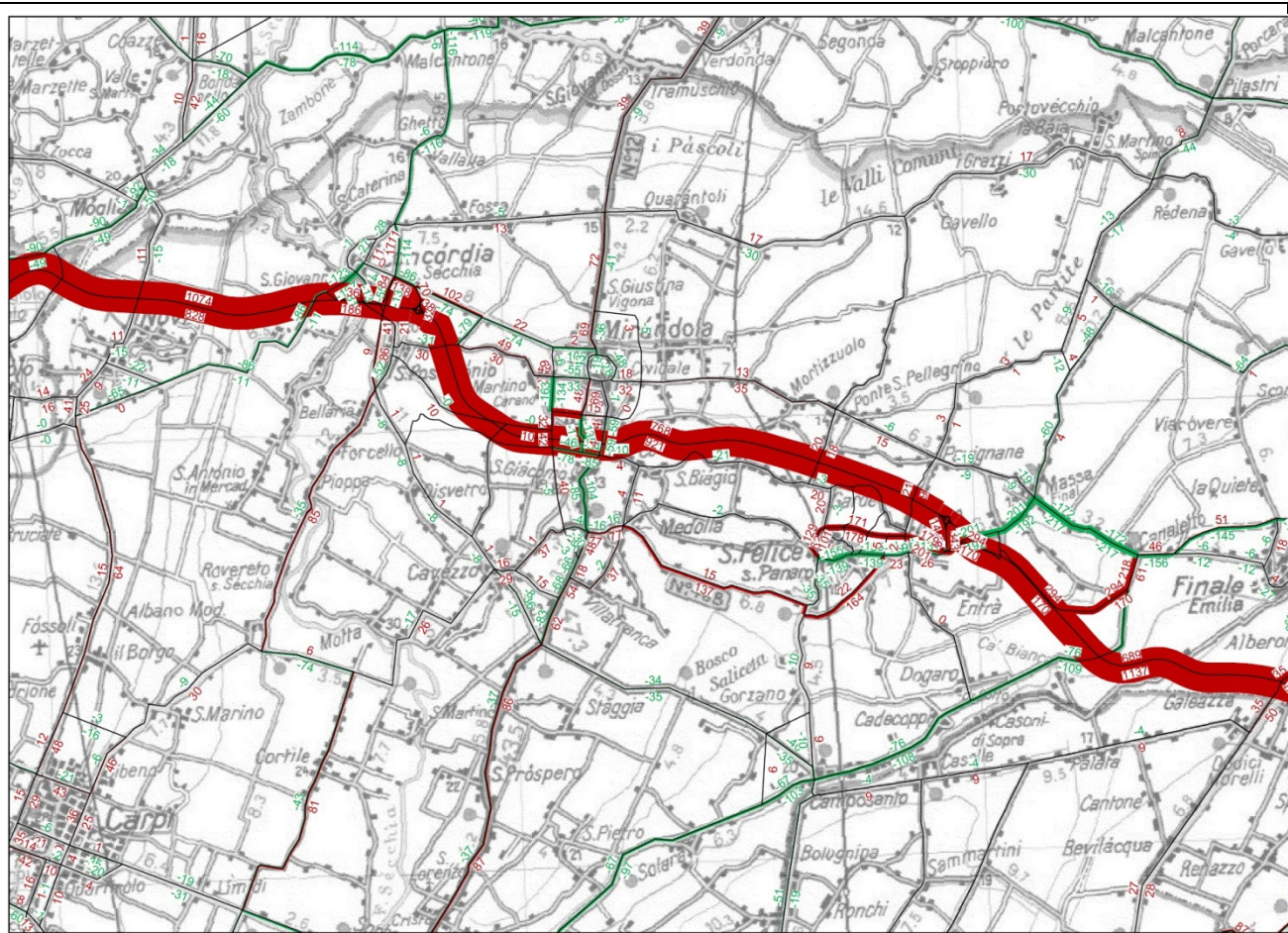
ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.5,1	Progettazione stradale	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	V26			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>In merito all'intersezione con S.P.9 "Imperiale" alla progr. autostradale km. 30+460 ca. ,la Provincia ha evidenziato che non vi sono controindicazioni né alla soluzione del Progetto Preliminare, né alla soluzione individuata nel documento predisposto dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi. Ha fatto presente di valutare, di concerto con il Comune di San Felice, la possibilità di eliminare la rotatoria prevista al piede della rampa nord del cavalcavia, che pare superflua in relazione al numero di utenze effettivamente servite sul tratto di attuale SP9 interrotto in loc. "Cà Bassa".</p> <p>Inoltre, analogamente al caso precedente, la Provincia ritiene condivisibile anche l'ipotesi di mantenere la sede stradale della SP9 sull'attuale sedime plano-altimetrico, senza significative alterazioni, sovrappassandola con il tracciato autostradale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, con riferimento a tale richiesta ribadisce, conformemente a quanto già esposto al Comune di Finale Emilia, che nella presente Conferenza di servizi sono oggetto d'esame le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche. Dà quindi atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito degli specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il progetto definitivo ottimizza il tracciato del progetto preliminare con la realizzazione del cavalcavia contiguo all'attuale via Imperiale, accogliendo l'ultima proposta avanzata dal comune di San Felice sul Panaro in Conferenza dei Servizi (vedi ID Parere 50.24,1). Le altre proposte si ritengono non perseguibili per la prescrizione di non abbassarsi con la livelletta stradale al di sotto di 1 m dal piano campagna e per la presenza di numerosi accessi alle proprietà private che verrebbero interferiti.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		cavalcavia via Imperiale (SP9 Imperiale) planimetria di inquadramento PD_0_V26_VCS26_0_SD_PE_01_A e profilo PD_0_V26_VCS26_0_SD_F2_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Antonio De Fazio		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.5,2	Progettazione Stradale	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	V27 - C08 (ex MO07)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Per quanto riguarda l'interferenza con SP468 "di Correggio" (opera progettuale MO07 Viabilità di collegamento tra la S.C. Salde Entra ed il polo industriale di Finale Emilia), La Provincia ha evidenziato che il ramo che dalla SP468 in loc. Impianto Castello va verso la rotatoria di progetto in loc. "Casa S.Geminiano" non appare strettamente funzionale alla rete provinciale e, pertanto, si ritiene possa essere eliminato unitamente a quest'ultima rotatoria. Tale indicazione risulta in linea con i rilievi del Comune di Finale Emilia. La Provincia precisa che la presenza di tale ramo, in ogni caso, non ha particolari controindicazioni sulla rete provinciale, fatto salvo il fatto che, qualora si stabilisse di mantenerlo, si rende necessario che sia svincolato a rotatoria all'intersezione con la SP468.</p> <p>La Provincia in merito agli effetti sulla SP2 "Panaria Bassa", in virtù dell'aumento del traffico veicolare da e per il centro abitato di Finale Emilia, ritiene indispensabile prevedere la ristrutturazione a rotatoria dell'attuale intersezione a raso fra SP2 ed SP468 nei pressi della loc. "Canaletto".</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, con riferimento a tale richiesta ribadisce, conformemente a quanto già esposto al Comune di Finale Emilia, che nella presente Conferenza di servizi sono oggetto d'esame le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche. Dà quindi atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito degli specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>E' stato eliminato il tratto di collegamento tra SP468 "Di Correggio" e ridotto al minimo il raccordo tra la SC Salde Entrà e la nuova viabilità di collegamento in progetto.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_V27_CCS08_0_SD_PP_01_A PD_0_V27_CCS08_0_SD_PP_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. A.De Fazio		

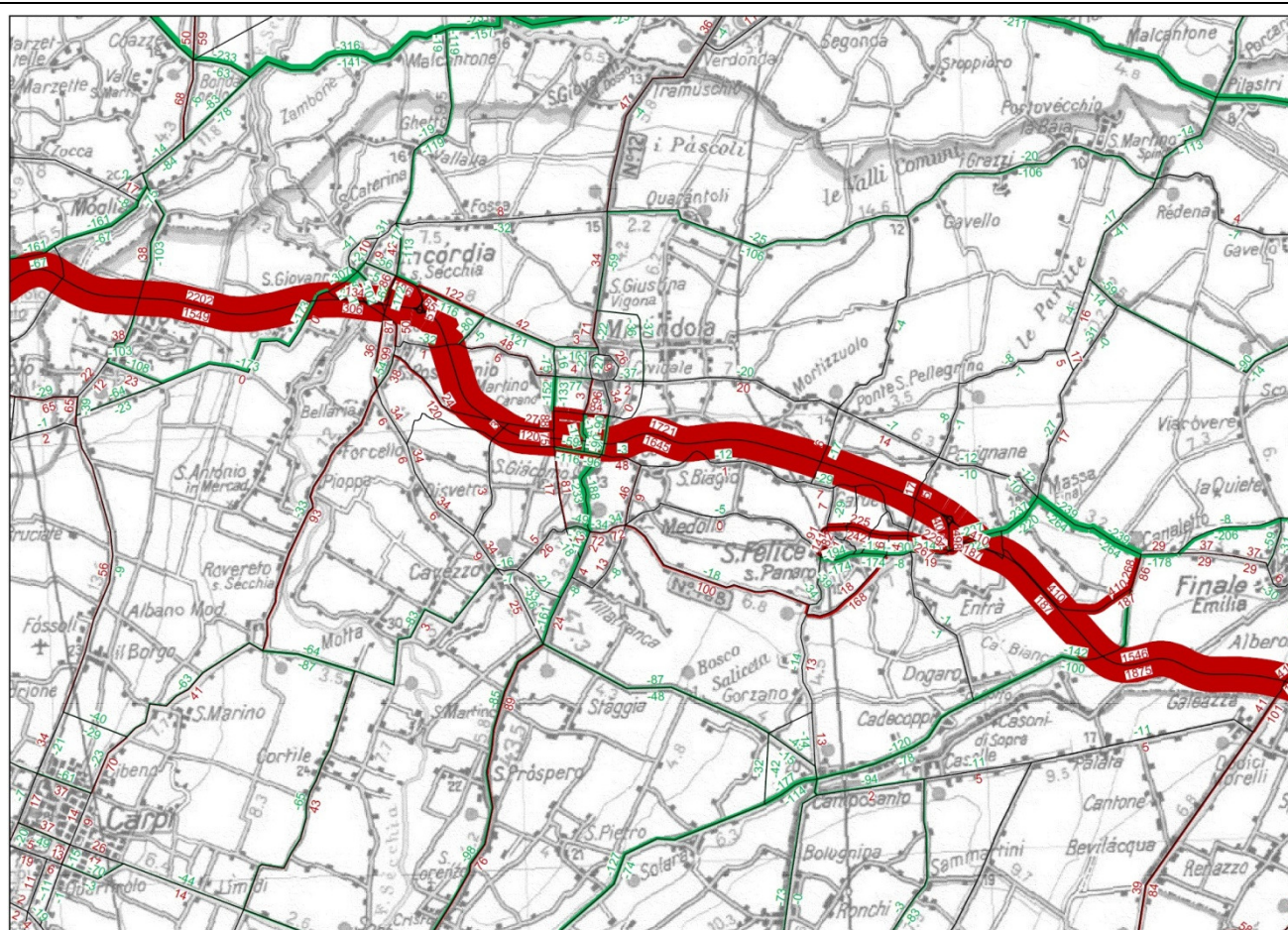
ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.6	Progettazione stradale	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	V29 – V34			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia inoltre ha fatto presente che occorre prevedere un tracciato di scavalcamento del cavalcavia in loc. "Cà Bianca" più adeguatamente raccordato con il tracciato storico della SP2, distanziando dai punti di tangenza i rami di ingresso ai tratti dismessi della medesima SP2. Tale indicazione è stata formalizzata sulla base dell'evidenza grafica del progetto preliminare, che probabilmente ha puramente carattere indicativo, a titolo di pro-memoria per la successiva fase di affinamento progettuale definitivo.</p> <p>Per quanto riguarda l'intersezione con la SP10 "di Finale Emilia" (SP41 "Riga" della Provincia di Ferrara) la Provincia ha precisato che le rotatorie alle testate delle rampe di accesso al cavalcavia alla progressiva autostradale km. 42+200 ca. paiono non necessarie ai fini della viabilità della Provincia di Modena e che, pertanto, possono essere eliminate, a meno di diversi orientamenti dell'Amministrazione Comunale di Cento.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente, preso atto dei rilievi sopra sintetizzati, li ritiene accoglibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza, evidenziando che gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nel progetto preliminare approvato in data 19/12/2011 l'asse autostradale nel tratto in oggetto e conseguentemente l'intersezione con la SP2 sono stati spostati verso nord in ottemperanza a quanto richiesto in CDS. Nel progetto definitivo il tracciato della viabilità interferita è stato ristudiato interamente e sono stati semplificati i raccordi con la viabilità storica.</p> <p>Per quanto riguarda il 2^a punto relativo alla SP41 "Riga" della Provincia di Ferrara si precisa che l'osservazione è già stata recepita nella revisione del Progetto Preliminare approvato il 19 Dicembre 2011, in cui il tracciato della SP41 presenta un sottovia a raso lungo l'attuale sede stradale (in sostituzione del precedente cavalcavia fuori sede), sicché le rotatorie ai piedi delle rampe erano già state eliminate.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	cavalcavia SP2 (SP2 Panaria Bassa) planimetria di inquadramento PD_0_V29_VCS29_0_SD_PE_01_A e profilo PD_0_V29_VCS29_0_SD_F2_01_A			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Antonio De Fazio, Ing. Luca Piacentini			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.7	-	Provincia di Modena	Modena	-
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia ha evidenziato che la configurazione dell'attuale reticolo della viabilità ordinaria appare insufficiente ad affiancare un'autostrada senza idonei adeguamenti, pertanto non può prescindere dalla predisposizione di tutta una serie di interventi che si pongono come complementari all'infrastruttura principale in quanto tali da garantire l'accesso scorrevole ai caselli da tutti i punti del territorio ed in particolare dai poli industriali.</p> <p>Pertanto la Provincia ha segnalato la necessità di implementare il reticolo stradale in modo che l'autostrada venga adeguatamente connessa con i vari poli industriali, al terziario ed ai centri abitati, senza appesantimenti sull'attuale rete stradale. In tale ottica ha riconfermato tutti gli interventi già segnalati con la nota prot. 10519/07.06.03.02 del 30.01.2008 ed integrati con la nota predisposta dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi (parte dei quali peraltro già ricompresi all'interno del progetto autostradale) richiamando l'attenzione sui seguenti interventi ritenuti di particolare rilevanza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adeguamento nella sua sede stradale della SP8 "di Mirandola" nel tratto stradale fra Concordia e Mirandola in quanto collettore principale sul quale è innestato il casello autostradale di S.Possidonio. - completamento dalla tangenziale di Camposanto, in variante alle SP468 ed SP2 sul quale la Regione Emilia Romagna ha già attivato il finanziamento del 1° lotto, attualmente in avanzata fase di esecuzione. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente fa presente che alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto in ragione dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, non possono essere oggetto della Conferenza dei Servizi gli interventi proposti.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi la "Risposta del Presidente della CDS Preliminare".</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.8	Traffico	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>		--		
<u>Testo del Parere:</u>				
<p>La Provincia ha precisato che la complessiva disamina del progetto autostradale nel suo assetto definitivo non potrà prescindere da una capillare valutazione previsionale dei flussi di traffico. La documentazione facente parte del progetto preliminare dell'opera, come pure l'integrazione presentata nel mese di aprile attiene ad un livello di approfondimento che non si ritiene possa consentire una valutazione esaustiva e definitiva in merito alla reale capacità della rete stradale ordinaria di sostenere i futuri flussi di traffico generati dall'Autostrada Cispadana. La Provincia ha rimandato pertanto tale valutazione all'esame di un'analisi che raggiunga un livello di approfondimento commisurato a quello del progetto definitivo dell'opera e, in particolare, significativo ai fini della predisposizione dello studio di inserimento ambientale finalizzato all'espletamento della Valutazione d'Impatto Ambientale, in modo da valutare in maniera più attendibile i flussi in aumento sulla rete stradale esistente e stabilire se essa dispone della dovuta capacità, ovvero se si rendono necessari interventi di potenziamento.</p>				
<u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u>				
<p>Il Presidente rimanda alla redazione di un aggiornato studio di traffico, da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di impatto ambientale (SIA), ogni valutazione relativa alle eventuali ricadute di traffico sulle arterie stradali dell'area di intervento.</p>				
<u>Relazione di ottemperanza:</u>				
<p>Per capire l'impatto della realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana sulla rete stradale attuale sono stati analizzati gli scenari programmatici e progettuali al 2017 e al 2030.</p> <p>Per scenari programmatici si intendono quelli che ipotizzano la realizzazione di tutte le opere stradali previste sulla rete, tranne l'Autostrada Regionale Cispadana e la viabilità di adduzione e collegamento ad essa; gli scenari progettuali includono invece anche la realizzazione di tali opere come previsto nel Progetto Definitivo.</p> <p>Le seguenti figure mostrano le reti differenza tra le simulazioni, rispettivamente nel 2017 e nel 2030, degli scenari programmatico e progettuale.</p> <p>Queste figure sono utili per comprendere l'effetto che, a parità di domanda (quindi a parità di spostamenti effettuati nell'ora di punta), comporterà la realizzazione della Cispadana. Gli archi evidenziati con barre rosse vedono un incremento dei flussi (ovviamente spicca la Cispadana e la viabilità complementare), mentre il colore verde identifica le tratte stradali caratterizzate da una diminuzione dei flussi dovuti all'effetto drenante della nuova autostrada.</p>				



Rete differenza 2030 con Cispadana – 2030 senza Cispadana, zoom sulla Provincia di Modena



Rete differenza 2017 con Cispadana – 2017 senza Cispadana, zoom sulla Provincia di Modena

I due orizzonti temporali offrono un comportamento pressoché simile in termini di aumento o diminuzione dei flussi; cambia invece l'entità in valore assoluto delle differenze, a causa dell'incremento di domanda ipotizzato nel 2030 rispetto al 2017.

Nelle tabelle seguenti sono mostrati i flussi relativi all'ora di punta della mattina (periodo temporale in cui la rete stradale è sottoposta al maggior carico veicolare giornaliero), negli anni 2017 e 2030, nei due scenari analizzati, quello programmatico e quello progettuale, per le principali strade della Provincia di Modena. Queste tabelle integrano quelle presenti nella risposta al parere 50.10, relative alle Provinciali SP5 – SP7 – SP8 – SP11 – SP468 e a quelle relative alla SP11 nel parere 51.3.

I flussi sono bidirezionali in veicoli equivalenti (dove 1 veicolo pesante equivale a 2 veicoli leggeri) e l'indice di saturazione è stato calcolato come rapporto tra flusso di traffico complessivo e capacità massima oraria della strada. Solitamente si considerano accettabili valori dell'indice di saturazione inferiori al 75%; con valori superiori la fluidità del traffico peggiora tendendo a creare situazioni di congestione sempre più elevata quando il valore F/C si avvicina all'unità.

Strada	Tratta	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Scenario programmatico 2017 (ora di punta)		Scenario progettuale 2017 (ora di punta)		Diff% progettuale-programmatico
			Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	
SP 2	A est di Camposanto	2400	500	21%	300	13%	-8.3%
SP 2	A ovest di Camposanto	2400	550	23%	320	13%	-9.6%
SS 12	Tra San Prospero e Bv. per Cavezzo	3600	2190	61%	2370	66%	5.0%
SS 12	A sud di Medolla	3600	2290	64%	2380	66%	2.5%
SS 12	A nord di Mirandola	3000	1250	42%	1270	42%	0.7%
SP 7	A est della SS12	2200	560	25%	520	24%	-1.8%
SP 413	Tra Carpi e Novi	2400	1000	42%	1110	46%	4.6%
SP 413	A nord di Novi	2800	400	14%	400	14%	0.0%

Strada	Tratta	Capacità oraria bidirezionale (veicoli eq./ora)	Scenario programmatico 2030 (ora di punta)		Scenario progettuale 2030 (ora di punta)		Diff% progettuale-programmatico
			Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	
SP 2	A est di Camposanto	2400	740	31%	470	20%	-11.3%
SP 2	A ovest di Camposanto	2400	710	30%	440	18%	-11.3%
SS 12	Tra San Prospero e Bv. per Cavezzo	3600	2490	69%	2590	72%	2.8%
SS 12	A sud di Medolla	3600	2800	78%	2700	75%	-2.5%
SS 12	A nord di Mirandola	3000	1770	59%	1710	57%	-2.0%
SP 7	A est della SS12	2200	790	36%	640	29%	-6.8%
SP 413	Tra Carpi e Novi	2400	1320	55%	1410	59%	3.8%
SP 413	A nord di Novi	2800	780	28%	730	26%	-1.8%

Nel complesso, si osserva un effetto positivo sulla rete stradale della provincia modenese: i maggiori benefici, oltre alle strade già identificate nella tabella allegata alla osservazione 50.10, risultano sulla SP 2 (Modena – Finale) e sulla SP 7 ad est della SS 12.

Lungo le diverse tratte analizzate della SS 12 dell'Abetone, si nota nel 2017 un lieve aumento del traffico dovuto alla realizzazione della Cispadana. Tale fenomeno, tuttavia, non pregiudica negativamente le condizioni di deflusso, poiché il rapporto flusso/capacità si mantiene su valori inferiori al 66% (l'incremento veicolare è inferiore al 10%). Nello scenario temporale relativo all'anno 2030, invece, si possono apprezzare i benefici dell'apertura al traffico della Autostrada, in quanto la tratta più carica (quella a sud di Medolla), caratterizzata da un rapporto flusso/capacità pari al 78% nello scenario programmatico, passa ad un valore

pari al 75% nello scenario progettuale.

La tratta SS12 tra San Prospero e il bivio per Cavezzo e la tratta di SP 413 tra Novi e Carpi registrano un aumento del traffico, analogamente a quanto già esposto per la SP 468 nella tratta San Felice – Medolla e per la SP 11 (tratte analizzate nella risposta all'osservazione 50.10). Queste tratte infatti fanno parte di itinerari di collegamento tra importanti centri urbani (Modena e Carpi) e i nuovi ingressi autostradali sulla Cispadana. Tali incrementi risultano tuttavia di entità tale da non pregiudicare le condizioni di deflusso sulla rete stradale, infatti il rapporto flusso/capacità si attesta, nel caso della SS 12, al 72% (con un incremento dei veicoli pari al 4%), e nel caso della SP 413 al 59% (con un incremento pari al 7% nel numero di veicoli).

Non si rilevano quindi situazioni di particolare criticità e si ritiene che la capacità della rete stradale sia sufficiente a sopportare nel complesso i flussi veicolari previsti.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Lucia Manzi

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.9	Progettazione stradale	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia ha evidenziato che il dimensionamento di tutte le rotonde su viabilità provinciale dovrà essere conforme ai dettami del D.M. 1699 del 19/04/2006 e, in ogni caso, non potranno essere adottati diametri esterni inferiori a 32 mt. in ambito urbano e 38 mt. in ambito extraurbano.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto delle indicazioni fornite e conferma che nella fase progettuale sarà osservato il rispetto della normativa vigente sulle intersezioni stradali con riferimento anche ai flussi di traffico che saranno previsti sulle varie arterie dallo studio del traffico.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Il dimensionamento delle rotonde è avvenuto ai sensi del D.M. 1699 del 19/04/2006 e sulla base dei risultati dello studio di traffico effettuato nell'ambito della presente progettazione definitiva. Il dimensionamento risulta compatibile con le indicazioni della provincia di Modena sui diametri da utilizzare in ambito urbano e extraurbano.</p> <p>Per la rotonda C02 (ex MO01), che insiste in ambito extraurbano, su intersezione esistente e con forti vincoli al contorno dovute a urbanizzazioni residenziali, interferenze con impianti Aimag e cappella preesistente, si è dovuto utilizzare un diametro esterno da 32.00.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti - Ing. Luca Piacentini – Ing. Antonio De Fazio			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.10	Progettazione stradale	Provincia di Modena	Modena	-
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia ha chiarito che i rami stradali esistenti della rete provinciale che risulteranno variati ovvero comunque non più funzionali dovranno essere declassati a viabilità comunale. Ciò assume particolare rilevanza per i tratti variati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della SP8 a Concordia; - della SP468 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera MO06-completamento tangenziale di S.Felice e Circonvallazione di Rivara; - della SP468 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera MO07-Viabilità di collegamento tra la S.C. Salde Entra ed il polo industriale di Finale Emilia; - della SP468 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera 1FE - Viabilità di adduzione al sistema autostradale – Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana. <p>Alle singole amministrazioni Comunali dovranno altresì essere assegnati in carico sia i percorsi pedonali e/o ciclabili previsti in progetto, sia le utenze elettriche (impianti di illuminazione, semaforizzazioni etc.) anche insistenti sulle nuove intersezioni progettualmente previste con la viabilità provinciale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>In merito al trasferimento della viabilità che risulterà variata, il Presidente precisa che con l'approvazione del progetto definitivo dovranno essere stipulate apposite convenzioni con i Comuni interessati per declassare a viabilità comunale i tratti non più funzionali per la rete provinciale e per trasferirne agli stessi Enti la proprietà e la gestione.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Vedi la "Risposta del Presidente della CDS Preliminare".</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	--			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Emilio Salsi			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
51.11	Ambiente	Provincia di Modena	Modena	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>La Provincia ha espresso rilievi al progetto in relazione al vigente PIAE 2009. In particolare ha evidenziato che il vigente PIAE 2009, nella fase di pianificazione dei fabbisogni delle Argille e dei Limi ("terre fini di pianura"), ha ritenuto opportuno incrementare la disponibilità estrattiva di tali materiali, in particolare nella porzione settentrionale del territorio provinciale che presenta al riguardo una buona disponibilità, al fine di renderli utilizzabili anche per rilevati stradali di opere pubbliche importanti quali l'Autostrada Cispadana. A tale scopo, e con particolare riferimento alla realizzazione dell'infrastruttura autostradale sono state adeguatamente aumentate le potenzialità esistenti sul territorio.</p> <p>Le previsioni delle "terre fini di pianura" definite appositamente per i fabbisogni di materiali utili alla realizzazione di infrastrutture fanno capo, in particolare, ai Poli più prossimi al tracciato autostradale, tre dei quali sono di nuova istituzione (punti 2, 3 e 4)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Polo 15 "Ponte Motta", nei Comuni di Carpi e Cavezzo; 2. Polo 23 "La Forna Pascoletti" e Polo 24 "Casa Storta" in Comune di Finale; 3. Polo 26 "Casa Giulia" e Polo 27 "Fondo Manarina" in Comune di Mirandola; 4. Polo 28 "Dogaro" e Polo 29 "Fondo Beneficio" in Comune di S. Felice sul Panaro. <p>La Provincia ha evidenziato che il Progetto Preliminare dell'autostrada non fa riferimento alle previsioni del vigente PIAE 2009, e pertanto il Progetto Definitivo dell'autostrada Cispadana dovrà necessariamente aggiornare il riferimento al vigente PIAE ed alle previsioni dei Poli estrattivi in esso indicati.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Per quanto riguarda l'approvvigionamento di materiali necessari per la realizzazione dell'opera il Presidente conferma che nel progetto sono state date indicazioni del tutto preliminari, a cui non va attribuito particolare rilievo in quanto solo in sede di elaborazione del progetto definitivo è previsto che venga definito il progetto di cantierizzazione e il correlato programma di approvvigionamento.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.</p> <p>Infatti, si specifica che si è operato un puntuale censimento dei Piani Infraregionali delle Attività Estrattive delle province coinvolte e di quelle limitrofe (Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna) al fine di valutare la coerenza delle cave estrattive pianificate con i fabbisogni di materiali inerti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura. Tale verifica non ha portato, di conseguenza, alla necessità in termini di fabbisogno di identificare nuovi poli estrattivi. Per una puntuale verifica dei quantitativi e dei poli identificati si faccia riferimento alla sezione 0 4 1 POLI ESTRATTIVI E CENTRI DI PRODUZIONE.</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle</p>				

superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").

Riferimento elaborati del PD

PD_0_000_0KK00_0_CD_RT_01_A Poli estrattivi e centri di produzione - Relazione illustrativa
PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A..

Documentazione allegata

--

Progettista

Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
52.1	Ambiente	Provincia di Reggio Emilia	Reggio Emilia	--
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Nella nota depositata nella seduta odierna della Conferenza dei Servizi ed acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0124322 del 18/05/2011, la Provincia di Reggio Emilia ha espresso alcune condizioni da tenere in considerazione per la redazione del progetto definitivo che sostanzialmente sono riconducibili allo strumento di pianificazione provinciale (PTCP) ed aspetti relativi alle situazioni viabilistiche locali in rapporto all'asse stradale cispadano e le sue caratteristiche progettuali.</p> <p>In merito agli aspetti pianificatori, la Provincia ha evidenziato che in sede di progettazione definitiva dovranno essere valutate soluzioni tipologiche o planoaltimetriche del tracciato tali da minimizzare le interferenze con la struttura insediativa territoriale storica non urbana denominata "Palazzo de Moll", sita in loc. Brugno di Reggiolo (tratto Luzzara-Reggiolo), perimetrata dal PTCP nella tav. P5a attraverso opportune misure mitigative e ha puntualizzato che l'art. 50 comma 8 delle Norme di attuazione del PTCP, richiede che le soluzioni planoaltimetriche e tipologiche proposte risultino coerenti con l'organizzazione territoriale storica prevedendo idonee misure di inserimento paesaggistico delle nuove infrastrutture.</p> <p>Inoltre, ha chiesto che in sede di progettazione definitiva, valutate le interferenze dei tracciati di progetto in territorio reggiano con la Rete ecologica polivalente di livello provinciale rappresentata nella tav. P2 del PTCP, siano previste specifiche soluzioni tecniche (sottopassi faunistici, ecc.) atte a mantenere condizioni sufficienti di permeabilità ecologica in senso nord-sud e, nei punti di attraversamento di corridoi ecologici individuati nella tav. P2, a svolgere la funzione di corridoi ecologici laterali, paralleli all'infrastruttura (ad esempio nel tratto di nuova realizzazione tra Luzzara e Reggiolo). Secondo la Provincia questi ultimi, se dotati di fasce arboreo-arbustive, possono risultare in grado, oltre al perseguimento di obiettivi di tipo paesaggistico ed ecologico, di contenere le emissioni da traffico.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo, con particolare riferimento alla valutazione dell'impatto su "Palazzo De Moll" e delle interferenze con la rete ecologica polivalente di livello provinciale individuata dal PTCP.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>All'interno dello Studio di impatto ambientale è stata redatta la carta con la localizzazione degli edifici rurali e vincolati, di interesse storico-architettonico e di pregio storico-testimoniale e redatte delle specifiche schede per ciascuno di essi. E' stata inoltre valutata l'intervisibilità dell'opera rispetto al contesto territoriale attraversato, conseguentemente sono stati debitamente approfonditi anche i potenziali impatti della viabilità di progetto sulla Villa De Moll. Nello specifico non sono state previste allo stato attuale della progettazione, interventi ad hoc in relazione alla mitigazione visiva nei confronti di Villa de Moll, in ragione delle seguenti motivazioni: la viabilità di progetto presenta in questo tratto una configurazione a raso, l'accesso alla villa è sull'attuale SP dal lato opposto rispetto alla futura viabilità di adduzione, il bene storico tutelato (l'edificio) è del tutto schermato dal punto di vista visivo dalla presenza del parco privato a nord della villa.</p> <p>Le mitigazioni per la fauna terrestre sono state progettate sulla base del contesto zoogeografico, che ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica. In</p>				

particolare il progetto autostradale prevede la creazione sia di **punti di permeabilità ecologica** (codice identificativo PF), ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia **interventi diretti di de-frammentazione e riconnessione ecologica** (codice identificativo ID), attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre.

Per la localizzazione di tali interventi sono stati consultati i Piani Provinciali; in particolare per la Provincia di Reggio è stata consultata la tav. P2.

Il tracciato piano altimetrico è stato ottimizzato al fine di minimizzare le interferenze con la struttura insediativa non urbana "Palazzo de Moll". Tale struttura in ogni caso, dista circa 400 m dalla viabilità in progetto.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	Parte stradale PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_02 PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_01 PD_0_D03_D0000_0_GE_FO_01 PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_01 - 05 PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_05-011 Parte ambientale PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_01_A PD_0_D02_D0000_0_IA_RG_02_A PD_0_D02_D0000_0_IA_CX_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
52.2	Progettazione pavimentazione	Provincia di Reggio Emilia	Reggio Emilia	--
<u>WBS coinvolte</u>	D02 (ex1RE) - D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>In merito agli aspetti viabilistici, la Provincia ha segnalato che le interferenze dei tracciati stradali della Cispadana sul territorio provinciale rispetto alla viabilità locale, sia provinciale sia comunale, dovranno essere più puntualmente valutate sulla base del maggior dettaglio conoscitivo di analisi dei flussi di traffico da svilupparsi in sede di progettazione definitiva, utili altresì anche nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale.</p> <p>In relazione alle caratteristiche tecniche generali dei tratti stradali previsti nel progetto dell'autostrada quali viabilità di adduzione, costituiti dalla Variante SP41 da SP62R a SP60 e dalla Variante alla SP2 Tagliata-Reggiolo, la Provincia ha fornito indicazioni al fine di avere criteri omogenei di progettazione rispetto ai tratti esistenti della rete di competenza. In particolare ha segnalato che le sezioni stradali dei ponti dovranno prevedere adeguati marciapiedi di servizio con l'inserimento di barriere di sicurezza di tipo H3 bordo ponte e di parapetto esterno ritenendo, inoltre, opportuno che vengano privilegiate le soluzioni strutturali finalizzate a ridurre al minimo il ricorso a giunti trasversali dell'impalcato, sia ai fini del benessere per l'utente che per ridurre le esigenze di manutenzione; ha chiesto che la segnaletica stradale da definire nella fase progettuale definitiva preveda la posa in opera di portali di presegnalazione degli svincoli con la viabilità esistente.</p> <p>La Provincia ha fornito specifiche indicazioni sugli spessori minimi degli strati della pavimentazione stradale, della fondazione stradale e dei materiali costituenti il corpo del rilevato e ha chiesto che la pendenza del profilo altimetrico longitudinale, in corrispondenza dei rilevati di accesso ai manufatti di scavalco, non sia superiore al 4,00% suggerendo di prevedere provvedimenti tecnologici finalizzati a ridurre la formazione di ghiaccio sulle rampe nel periodo invernale.</p> <p>La Provincia ha segnalato la necessità di ricorrere a soluzioni che prevedano il riciclaggio degli inerti, a tecniche di posa dei conglomerati che riducano le temperature di posa dei conglomerati e di valutare il ricorso a determinate tipologie di conglomerato bituminoso per gli strati della pavimentazione che consentono l'incremento di adesione tra pneumatico e piano viabile con la contemporanea riduzione delle emissioni acustiche.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente precisa che i pacchetti di pavimentazione stradale verranno opportunamente dimensionati in funzione di un aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale, anche al fine di garantire un'adeguata vita utile della pavimentazione stessa e comunque nel rispetto della normativa vigente.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In fase di progettazione definitiva sono stati condotti dettagliati studi di traffico che hanno consentito un dimensionamento ad hoc delle diverse pavimentazioni con particolare attenzione alla rete della viabilità di adduzione, di collegamento e ed interferita per le quali non si disponeva di dati puntuali nel PP. Le diverse strutture proposte in PD per le pavimentazioni stradali delle viabilità di adduzione, di collegamento e interferite, sono state pertanto verificati utilizzando la nuova procedura di analisi basata sull'impiego del metodo M-E PDG di tipo "empirico-razionale", messo a punto dall'NCHRP per l'AASHTO Statunitense utilizzando gli specifici traffico che potenzialmente interesseranno ciascuna viabilità. La versione del codice di calcolo adottata è la 1.1 del 31 agosto 2009. Il metodo M-E PDG consente di passare dalla tradizionale valutazione del comportamento nel tempo della pavimentazione</p>				

per mezzo di correlazioni empiriche ed indici sintetici di stato ad una valutazione del progredire nel tempo delle diverse tipologie di ammaloramento (fessurazione, deformazione permanente dei diversi strati costituenti la pavimentazione, irregolarità longitudinale) determinando poi il danno complessivo per fatica che ci si può attendere nella struttura nel corso dell'intero periodo di analisi (fissato in 30 anni per l'asse e per gli svincoli ed in 20 anni per la restante viabilità). L'accuratezza di questo metodo consente una ottimizzazione delle diverse strutture previste in progetto.

Per quanto riguarda la scelta dei materiali impiegati sono stati previsti, per la viabilità di adduzione:

- manto di usura di tipo "Splitt Mastix Asphalt" ad alte prestazioni in termini strutturali che garantisce contemporaneamente elevata aderenza e bassa emissione di rumore. Questa soluzione garantisce inoltre una limitata necessità di manutenzione rispetto a quella del PP;
- l'impiego nelle pavimentazioni di materiale di riciclo, come previsto da Capitolato.

Per le opere d'arte così come per tutta la viabilità tutti i sistemi di ritenuta sono stati progettati ai sensi del DM 223/92 e s.m.i.

Per quanto possibile si è optato a soluzioni tecniche per il minimo ricorso a giunti trasversali dell'impalcato mantenendo solo quelli sulle spalle. Si veda a tal proposito l'impalcato iperstatico a cassone in acciaio del ponte sull'Enza (DPO02) ed il ponte sul Canalazzo di Brescello in c.a. a catena cinematica (DPO03).

Per la viabilità D02 (ex 1RE) e D03 (ex 2RE), ai sensi del DM 05.11.2001 non sono previsti marciapiedi pedonali. La richiesta di prevedere marciapiedi di servizio non è accolta. La manutenzione dei soli dispositivi di ritenuta può avvenire dalla sede stradale.

Per quanto riguarda la richiesta relativa alla pendenza longitudinale in corrispondenza dei rilevati delle opere di scavalco, si segnala che non sono presenti, per gli interventi in oggetto D02 e D03, pendenze longitudinali superiori al 4%. Il massimo si ha in scavalco dell'Enza dove si raggiunge il 3,4%.

<u>Riferimento elaborati del PD</u>	Elaborati generali PD_0_D03_DCS03_0_SD_PP_01-11 PD_0_D03_DCS03_0_SD_RC_01_A PD_0_D02_DCS02_0_SD_PP_01-04 PD_0_D02_DCS02_0_SD_RC_01_A
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti Ing. Rodolfo Biondi Prof. Ing. Lorenzo Domenichini

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
52.3	Ambiente	Provincia di Reggio Emilia	Reggio Emilia	--
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>In relazione ai rilievi attinenti agli aspetti tecnico-costruttivi, il Presidente evidenzia che in sede di progettazione definitiva si elaborerà il progetto ad un adeguato livello di definizione, tale da consentire alla Provincia di esprimersi sugli aspetti tecnici di dettaglio evidenziati (giunti di impalcato sui manufatti, segnaletica).</p> <p>Infine, la Provincia ha sottolineato l'importanza che vengano tenute in considerazione e risolte le problematiche e le osservazioni direttamente espresse dai Comuni del territorio in sede di Conferenza con affinamenti progettuali che permettano la migliore integrazione dell'opera sui territori e sulle comunità locali, sia in termini di interferenze con la viabilità esistente sia in termini ambientali e paesistici.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente rinvia l'esposizione delle risultanze della conferenza di servizi in merito a tale tema a seguito dell'esposizione dei rilievi dei Comuni del territorio.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In generale, il progetto definitivo della viabilità di adduzione WBS D03 ex 2RE, ha ottimizzato l'andamento piano altimetrico dell'asse principale, ha previsto l'inserimento di nuove intersezione, contro strade e accessi al fine di permettere l'integrazione dell'opera sui territori e sulle comunità locali.</p> <p>Rispetto al Progetto Preliminare il tracciato è stato spostato di circa venti metri verso sud sia alla pk 0+600 che alla pk 5+300 e di trenta metri verso nord alla pk 6+600. Tali spostamenti consistono in limitati adeguamenti degli elementi delle caratteristiche plano-altimetrici, in genere piccole traslazioni, che comunque mantengono l'assetto proposto in fase di Progetto Preliminare</p> <p>Da un punto di vista ambientale, l'integrazione dell'opera con il territorio è stata oggetto di un attento studio che ha condotto alla quantificazione delle opportune opere di mitigazione disposte lungo il tracciato della viabilità di adduzione.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Elaborati generali</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_02COROGRAFIADI INQUADRAMENTO</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_01 COROGRAFIA GENERALE</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_FO_01 PLANIMETRIA SU FOTOPIANO</p> <p>WBS D03</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_01 - 05 PLANIMETRIA DI PROGETTO</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_05-011PLANIM. DI PROGETTO INTERSEZIONI</p> <p>PD_0_D03_DMA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva Generale</p>		

	<p>PD_0_D03_DMA00_0_MA_P5_01_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale TAV 1/2</p> <p>PD_0_D03_DMA00_0_MA_P5_02_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale TAV 2/2</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	<p>Ing. Marco Bonfanti</p> <p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
53.1	Progettazione stradale	Comune di Luzzara	Reggio Emilia	Luzzara
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Luzzara integra i rilievi precedentemente forniti con un documento oggi formalmente depositato agli atti della Conferenza di Servizi ed acquisito al protocollo regionale con il P.G.2011.0124317 del 18/05/2011 nel quale, rilevando che la realizzazione del tratto della viabilità di adduzione tra la SP 2 e la ex SS 62 della CISA interessa il proprio, ha proposto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'inserimento dello svincolo "destra-destra" sulla Via Bosa Est in quanto accesso secondario alla zona industriale "Bacchiellino" e collegamento indispensabile verso Guastalla in alternativa allo svincolo previsto in progetto sulla Via S. Anna. 2. una intersezione a raso sulla Via Fermi, in luogo dello svincolo destra-destra previsto nel progetto preliminare, e ciò allo scopo di mantenere il collegamento tra la vasta zona agricola posta tra Casoni e Villarotta con la frazione di Villarotta; 3. la realizzazione di una nuova strada di collegamento fra il nuovo tratto di Cispadana in progetto e l'attuale SP 2 (via Carboni), con rispettive due rotatorie di innesto, come previsto nel PSC approvato; in questa ipotesi, sarebbe necessaria la realizzazione di un sovrappasso, in sostituzione della rotatoria prevista nel progetto tra la nuova bretella e la S.P. 84, per mantenere la viabilità di collegamento tra Villarotta e Casoni, indispensabile per le esigenze del territorio. 4. verificare l'accessibilità ai fondi agricoli ed alle abitazioni sparse esistenti al fine di non creare fondi interclusi trasformando le strade di cantiere in strade di appoderamento ad utilizzo degli agricoltori. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento alle richieste indicate al n. 1 e 2, il Presidente dà atto che le stesse appaiono condivisibili, evidenziando che in fase di predisposizione del progetto definitivo sarà inserito uno svincolo "destra-destra" sulla Via Bosa Est in alternativa all'attuale soluzione progettuale e un'intersezione a raso sulla Via Fermi, in luogo dello svincolo destra-destra previsto.</p> <p>Circa la richiesta di verifica dell'accessibilità ai poderi/aziende agricole di cui al punto 4, il Presidente ribadisce anche nei confronti del Comune di Luzzara che verrà garantita l'accessibilità agli stessi.</p> <p>Il Presidente fa presente che non può essere accolta la proposta di una nuova strada di collegamento fra il nuovo tratto di Cispadana in progetto e l'attuale SP 2 (via Carboni), con rispettive due rotatorie di innesto di cui al sopra riportato n. 3, dando altresì atto che in sede di Studio di Impatto Ambientale verrà adeguatamente approfondito lo studio di traffico per valutare gli impatti sulle arterie stradali anche valutando, come da richiesta del Comune acquisita agli atti della Conferenza, l'adeguamento della viabilità esistente con particolare riferimento a via Negre e Via Fosse Ardeatine.</p>				

Relazione di ottemperanza:

- 1) E' stato inserito uno svincolo "destra-destra" sulla Via Bosa Est in alternativa allo svincolo previsto in progetto preliminare sulla Via S. Anna. Si precisa che è stata eliminata anche l'intersezione lato sud con Via S. Anna poiché lo studio di traffico non ha evidenziato tale necessità e la CDS Preliminare non ha richiesto il mantenimento di questa intersezione.
- 2) E' stato modificato lo svincolo "destra-destra" su via E. Fermi presente nel progetto preliminare con una intersezione a raso del tipo a rotatoria; tale tipologia di intersezione permette la continuità di collegamento tra Villarotta e Casoni, limitando i punti di conflitto rispetto a una intersezione del tipo "lineare".
- 3) In riferimento alla richiesta, si rimanda al punto II e III, relativi alla richiesta 4
- 4) Il progetto definitivo prevede un sistema di viabilità poderali per ricucire fondi agricoli e le abitazioni sparse
 - I. In merito al punto P4 della risposta del presidente, si precisa che il preliminare prevedeva una intersezione a rotatoria tra la viabilità di adduzione in progetto, via Fosse Ardeatine e Via Lanzoni (proseguimento di Via Negre). L'adeguamento della viabilità esistente è stato previsto in corrispondenza dei bracci di innesto in rotatoria che insistono su via Fosse Ardeatine e Via Lanzoni.
 - II. L'adeguamento dell'intero arco via Negre-Via Lanzoni- Via Fosse Ardeatine non è stato previsto poiché, in base allo studio di traffico, i flussi di attraversamento della rotatoria sono trascurabili e perciò non risulta giustificato l'allargamento della piattaforma dell'intero arco via Negre-Via Lanzoni- Via Fosse Ardeatine ad una viabilità compatibile alla normativa vigente (tipo F2).
 - III. Si osserva infine che il ramo complessivo di viabilità costituito da via Negre, Via Lanzoni e Via Fosse Ardeatine presenta, secondo i rilievi a disposizione, una carreggiata stradale variabile tra i 4m e 6m; tale calibro stradale non è perciò riconducibile a una sezione tipo stradale compatibile secondo quanto stabilito DM 05/11/2001. L'adeguamento dell'intero tratto ad una viabilità tipo F2 di calibro 8.50m, oltre a essere non giustificato, comporterebbe un impatto notevole sul territorio e sugli edifici esistenti

Riferimento elaborati del PD

Elaborati generali

PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_02COROGRAFIADI
INQUADRAMENTO

PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_01 COROGRAFIA
GENERALE

PD_0_D03_D0000_0_GE_FO_01 PLANIMETRIA SU
FOTOPIANO PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_01 - 04
PLANIMETRIA DI PROGETTO

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Marco Bonfanti

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
54.1	Ambiente	Comune di Brescello	Reggio Emilia	Brescello
<u>WBS coinvolte</u>	D02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Brescello integra i rilievi precedentemente forniti con un documento oggi formalmente depositato agli atti della Conferenza di Servizi ed acquisito al protocollo regionale con il P.G.2011.0124321 del 18/05/2011, e, in merito alla soluzione progettuale della rotatoria, chiede che nell'ambito della procedura di VIA ministeriale e di definizione del progetto definitivo vengano valutate le eventuali ricadute di traffico sulla viabilità esistente, Via Viazza ed Imperiale Inferiore, attraverso un'analisi del traffico di adduzione o diramazione all'incrocio tra la nuova bretella e le vie esistenti, al fine di considerare se sia più opportuno adottare una soluzione che preveda la realizzazione di un sovrappasso al posto della prevista rotatoria.</p> <p>Il Comune ha infine chiesto che venga garantita l'accessibilità ai singoli fondi ed alle abitazioni sparse esistenti, al fine di garantire tutti i collegamenti interpoderali interessati dal nuovo tratto stradale che interesserà il territorio comunale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente relativamente alla richiesta di un sovrappasso in luogo della rotatoria prevista all'incrocio tra la nuova bretella e le vie comunali Viazza ed Imperiale Inferiore rimanda alla redazione di un aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di impatto ambientale (SIA), anche al fine di valutare eventuali ricadute di traffico sulle vie esistenti.</p> <p>Infine il Presidente, in merito all'osservazione formulata dal Comune circa l'accessibilità ai fondi agricoli e alle abitazioni sparse esistenti dà atto che la stessa sarà doverosamente garantita al fine di scongiurare il rischio di avere proprietà intercluse.</p> <p>Il Presidente, prendendo atto della richiesta effettuata dal Sindaco del Comune di Reggiolo che ha evidenziato l'esigenza dell'aggiornamento della seduta odierna alla giornata successiva per consentire di effettuare alcune verifiche, rinvia tale seduta al 19 maggio 2011 ore 9.30 per i contributi dei Comuni di Reggiolo e Rolo.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In merito alla richiesta di prevedere un sovrappasso all'intersezione con via Viazza ed Imperiale Inferiore, si è proceduto come richiesto dal Presidente della Conferenza a modellare dal punto di vista trasportistico l'intersezione in oggetto. I volumi di traffico su via Imperiale e via Viazza, nell'ora di punta del mattino del giorno medio invernale all'anno 2017 risultano rispettivamente circa 60 e 80 veicoli equivalenti/ora (bidirezionali), tali volumi non richiedono l'inserimento di un cavalcavia.</p> <p>L'accessibilità ai terreni agricoli viene consentita dalla realizzazione di 8 ingressi agricoli diretti, 4 per ogni lato della nuova strada; oltre a questi gli agricoltori delle aziende interessate potranno utilizzare la strada Sorbolo-Coenzo (strada che non viene interrotta) e le strade arginali che passano sotto il ponte dell'Enza e del Canale di Brescello.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_D02_DMA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD 0 000 00000 0 GE RH 01 A Analisi Trasportistica		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Arch. Sergio Beccarelli		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
55.1	Ambiente	Comune di Rolo	Reggio Emilia	Rolo
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Comune di Rolo ha espresso le proprie valutazioni sull'opera autostradale e le opere connesse. Si rappresentano sommariamente di seguito le richieste e le proposte avanzate con nota acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0124324 del 18/05/2011:</p> <ol style="list-style-type: none"> realizzare la variante sud di Rolo verso Novi dallo svincolo tra S.P. 4 e Via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, con allargamento del tracciato esistente (Via Bosco) e collegamento al Comune di Novi di Modena; risoluzione delle interferenze delle aziende agricole interessate dalle opere. In particolare con l'Azienda agricola latteria Tullie, che presenta i contenitori per lo stoccaggio dei liquami interferenti alla realizzando infrastruttura di viabilità adottare misure di mitigazione atte a diminuire l'incidenza delle emissioni da traffico sulle produzioni locali agricole di qualità per la produzione del Parmigiano Reggiano in adiacenza al tracciato previsto, quali quelle della Latteria Tullie con un caseificio, tra i maggiori della zona, e le incidenze sul benessere animale dell'annesso allevamento suinicolo e le incidenze sull'Azienda Faraona; valutare la realizzazione di interventi che rendano più agevole e diretta l'accessibilità al casello autostradale atta a ridurre le percorrenze e snellire l'accesso al medesimo per tutti i veicoli provenienti da sud e per i veicoli provenienti dall'APEA Rolo-Fabbrico che si trovano a dover percorrere oltre 7 chilometri in un complesso di 5 rotatorie per l'accesso al casello e comunque valutare interventi migliorativi per l'accessibilità al casello stesso. adottare mitigazioni ambientali e di inserimento territoriale per ridurre l'incidenza sulla qualità dell'aria, rumore, paesaggio; misure di compensazione ambientale rinaturazione per l' interruzione del sistema naturale protetto Coccapano-Resega; verificare la situazione dei poderi/aziende agricole e prevedere che le strade di cantiere diventino strade di appoderamento ad utilizzo degli agricoltori. 				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>In relazione alla richiesta della variante, con allargamento del tracciato esistente (Via Bosco) e collegamento al Comune di Novi di Modena, il Presidente - ribadendo che nella presente Conferenza di servizi verranno esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche - dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito degli specifici accordi con gli Enti territoriali richiedenti che ne definiscono la programmazione e l'ordine di priorità nella realizzazione.</p> <p>Il Presidente evidenzia al riguardo che la variante potrà rientrare nel progetto dell'opera autostradale qualora, a seguito di un aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), dovesse emergere la necessità di implementare la viabilità di adduzione all'opera autostradale per mitigare gli impatti indotti dal traffico sul centro abitato di Rolo.</p> <p>Il Presidente precisa, altresì, sempre con riferimento alla sopra citata variante a Sud di Rolo verso Novi dallo svincolo tra S.P. 4 e Via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, che vi è comunque l'impegno della Regione, successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'Autostrada Cispadana, a verificare la possibilità di finanziare l'opera sopra indicata attraverso altri</p>				

canali di finanziamento, in modo tale da consentire l'avvio della realizzazione della stessa variante, contestualmente a quella dell'opera autostradale oggetto di concessione.

Il Presidente evidenzia - sempre alla luce di quanto sopra precisato relativamente all'oggetto della presente Conferenza di Servizi che comporta l'analisi in questa sede di richieste prevalentemente di carattere tecnico/urbanistico - che le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di valutazione di impatto ambientale da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno approfonditi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) anche i seguenti

aspetti:

- adottare misure di mitigazione atte a diminuire l'incidenza delle emissioni da traffico sulle produzioni locali agricole di qualità per la produzione del Parmigiano Reggiano in adiacenza al tracciato previsto e le incidenze sul benessere animale dell'annesso allevamento suinicolo e le incidenze sull'Azienda Faraona;

- mitigazioni ambientali e di inserimento territoriale per ridurre l'incidenza sulla qualità dell'aria, sul rumore, sul paesaggio; misure di compensazione ambientale per interruzione del sistema naturale protetto Coccapano-Resega.

Il Presidente evidenzia che sarà garantita l'accessibilità ai poderi/aziende agricole e, se necessario, sarà previsto che le strade di cantiere diventino strade di appoderamento ad utilizzo degli agricoltori.

Per quanto riguarda il punto 4 e cioè la valutazione di interventi che rendano più agevole l'accesso al casello da parte dei mezzi provenienti da sud, il Presidente garantisce che comunque verrà richiesto al concessionario di effettuare, in sede di predisposizione del progetto definitivo, ulteriori approfondimenti, sulla base dello studio di traffico, anche al fine di ridurre i disagi lamentati dal Comune di Rolo.

Relazione di ottemperanza:

1. In risposta al punto 1 delle richieste il Presidente della Conferenza evidenzia che la variante potrà rientrare nel progetto dell'opera autostradale qualora, a seguito di un aggiornato studio di traffico, dovesse emergere la necessità di implementare la viabilità di adduzione all'opera autostradale per mitigare gli impatti indotti dal traffico sul centro abitato di Rolo.

All'interno del Progetto Definitivo, al fine di valutare l'entità degli incrementi di traffico di attraversamento all'abitato di Rolo a seguito della realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, sono stati simulati i flussi di traffico relativi allo stato di fatto (anno di riferimento 2011) e quelli previsti all'apertura dell'Autostrada (2017) sia nello scenario di progetto che in quello programmatico. Lo scenario programmatico è quello che ipotizza la realizzazione di tutte le opere stradali previste agli orizzonti temporali indicati, tranne l'Autostrada Regionale Cispadana e la viabilità di adduzione e collegamento ad essa; lo scenario progettuale include invece anche la realizzazione di tali opere come previsto nel Progetto Definitivo.

La seguente tabella mostra i flussi di traffico bidirezionali previsti nell'ora di punta del mattino 8:00-9:00 (periodo temporale in cui la rete stradale è sottoposta al maggior carico veicolare giornaliero) del 2011, del 2017 nello scenario di progetto e del 2017 nello scenario programmatico sia su via dell'Albero che sulla SP 468 nel tratto che attraversa il centro abitato di massa Finalese.

I flussi sono bidirezionali in veicoli equivalenti (dove 1 veicolo pesante equivale a 2 veicoli leggeri) e l'indice di saturazione è stato calcolato come rapporto tra il flusso di traffico complessivo e la capacità massima oraria della strada. Solitamente si considerano accettabili valori dell'indice di saturazione inferiori al 75%, con valori superiori la fluidità del traffico peggiora tendendo a creare situazioni di congestione sempre più elevata quando il valore F/C si avvicina all'unità.

Strada	Capacità oraria bidirezionale (veicoli)	Stato di fatto 2011 (ora di punta)	Scenario progettuale 2017 (ora di punta)	Scenario programmatico 2017 (ora di punta)

	eq./ora)	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità	Veicoli eq./ora	Flusso/capacità
Attraversamento Rolo	2000	860	43%	870	44%	920	46%

I risultati del modello di simulazione del traffico veicolare mostrano come i flussi previsti sull'attraversamento del comune di Rolo (direttrice Ovest-Est) nello scenario progettuale siano in linea con quelli attuali ed inferiori a quelli dello scenario programmatico.

L'introduzione di Cispadana non comporta dunque incrementi di traffico sulle infrastrutture considerate ma, al contrario, riduzioni nell'ora di punta del mattino. L'eventuale decisione di realizzare quindi una variante a sud dell'abitato di Rolo non può essere giustificata con un aumento del traffico di attraversamento imputabile alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana.

2. Al fine di consentire l'identificazione dei sistemi agrari potenzialmente interferiti dalle opere, sono stati operati in sede di progettazione definitiva e studio di impatto ambientale, specifici approfondimenti sul sistema agro-alimentare nel suo complesso, con attenzione al sistema delle aziende agricole, agli ordinamenti produttivi vegetali e zootecnici, a elementi di multifunzionalità (colti per l'attività agrituristica), nonché alle filiere produttive (tra cui le produzioni tipiche e biologiche) e alle industrie alimentari locali. L'indagine è stata svolta attingendo ad informazioni della bibliografia specializzata (tra le fonti utilizzate: Inea, Ismea, Istat, Ist. Tagliacarne, Smea, Regione Emilia Romagna, ecc...), all'elaborazione dei dati censuari e regionali, a ricerche originali e all'esame dei principali parametri di produttività economica. L'indagine sul sistema agroalimentare prossimo alle opere in progetto, è stata infine condotta per la dimensione comunale per i comuni toccati dal tracciato principale dell'autostrada.

Ciò premesso, per l'oggetto specifico dell'osservazione, ovvero per quanto riguarda l'interferenza del tracciato autostradale con l'azienda agricola Tullie, il progetto definitivo prevede la realizzazione di una vasca (in CLS) per lo scarico dei liquami in sostituzione della vasca interferente con il tracciato stesso.

3. La Latteria Tullie con relativo caseificio e l'Azienda Farona si trovano lungo la SP Reggiolo-Moglia a nord del futuro tracciato autostradale. La distanza dall'asse di progetto e le valutazioni di impatto acustico ed atmosferico hanno evidenziato che l'incidenza delle emissioni, sia rumorose che di inquinanti atmosferici, sono tutte comprese dentro i limiti di legge. Il Piano di Monitoraggio Ambientale redatto all'interno del progetto definitivo, ha tuttavia previsto alcuni punti di bio-monitoraggio lungo il tracciato, cui sarà possibile ad esempio "controllare e verificare" le incidenze derivanti dal traffico veicolare sul benessere animale degli allevamenti di tali aziende.

4. In risposta al punto 4 nel Progetto Definitivo si è analizzato lo scenario progettuale al 2017. L'accessibilità al casello di Reggiolo-Rolo per i veicoli provenienti da sud risulta soddisfacente, presentando un indice di saturazione inferiore al 65% nell'ora di punta sui tratti più trafficati della viabilità di adduzione al casello. La tratta più carica a sud del casello di Reggiolo-Rolo è Via Martin L. King, che comunque offre un livello di servizio adeguato. Le rotatorie rallentano da un lato la velocità di percorrenza, ma incrementano allo stesso tempo il livello di sicurezza stradale, anche in considerazione dell'elevata percentuale di veicoli pesanti. Non appare dunque necessario realizzare modifiche a tale viabilità.

5. Lasciando l'abitato di Rolo in direzione di Novi di Modena, appena superata la linea ferroviaria Mantova-Modena, prendendo strada comunale Cervelliera, dopo circa 1,5 km si incrocia il cavo Canalazzo. All'altezza del ponticello, a sinistra, si intravede la prima vegetazione di una zona naturale protetta con decreto regionale: "Alberi e Siepi della Coccapano-Canalazzo-Resega". Tale siepe, lunga circa 6 km, è formata da numerose specie autoctone, rappresentative delle essenze presenti nei tratti boschivi che fino al XVI secolo si estendevano in quest'area di confine fra Rolo e Novi. Questo sistema di siepi e filari si sviluppa per la maggior parte a sud del corridoio autostradale, senza essere direttamente interferito dallo stesso, che intressa altresì il sito natura 2000 Siepi e Canali di Resega-Foresto, lungo il suo confine meridionale, in un tratto privo di elementi arborei ed arbustivi lineari. Alla luce dei suddetti ambiti naturali di pregio, all'interno del presente ambito territoriale è stato previsto un

articolato ed eterogeneo progetto di mitigazione ambientale, con impiego di sole specie autoctone, atte a realizzare una profonda fascia arboreo-arbustiva (tipologie N3 e N4) a protezione del sito protetto, un diversificato intervento di mascheramento dell'infrastruttura (tipologie P1 e P2) ed una riqualificazione degli elementi caratteristici del paesaggio con la messa a dimora di filari arborei (tipologie P5 e P6).

In sintesi sono state impiegate differenti tipologie di intervento:

Tipologia N3 – Arbusteto plurispecifico, tramite realizzazione di nuclei o dense fasce arbustive mirate alla ricostruzione delle associazioni di cespugli che caratterizzano le prime fasi delle successioni dinamiche naturali di colonizzazione dei terreni abbandonati.

Tipologia N4 – Bosco plurispecifico, tramite creazione di macchie boscate, quali ambienti sostitutivi di aree agricole residuali o marginalizzate dall'intervento infrastrutturale, poste nell'immediata vicinanza degli elementi delle rete ecologica provinciale al fine di aumentarne sia la potenzialità biologica che la funzionalità dei corridoi ecologici interferiti.

Tipologia P1 - Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura, previsto lungo le relative scarpate autostradali.

Tipologia P2 - Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura, in affiancamento a siepi arbustive per rafforzare la struttura vegetazionale a favore di un migliore inserimento paesaggistico dell'asse, di un più efficace effetto mitigativo su particolari elementi-ambiti sensibili (in particolare tratti in rilevato alto).

Tipologia P5 – Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione dei canali storici

Tipologia P6 – Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione delle viabilità storiche

6. Al fine di garantire l'accessibilità ai poderi/aziende agricole il progetto definitivo prevede che lunghi tratti di strade di cantiere vengano riconvertite a strade di appoderamento ad utilizzo degli agricoltori.

A queste viabilità, oltre che ad una parte di opere quali i cavalcavia e i sottovia interpoderali, è deputata la funzione di riformare il reticolo più fine della viabilità agricola, utilizzata soprattutto dalle aziende agricole e dalle comunità rurali. Il progetto prevede la realizzazione di ben 77 km di controstrade con 374 accessi diretti alla viabilità rurale da ricucire, posizionati in modo da offrirne l'utilizzo alle aziende e alle corti poste in prossimità. In questo caso la media è di 5,58 accessi per ogni km di autostrada (o 1 accesso ogni 180 m circa). Si aggiungono a questi 34 accessi agricoli diretti presenti nella viabilità di collegamento in progetto (C03, C06, C07, V27, C08 e C11). La rete di controstrade in progetto è dimensionata in 1,15 km per ogni km di autostrada e la loro distribuzione è equamente ripartita fra il fronte nord e sud della Cispadana: 40% sul lato nord, 45% sul lato sud e 15% in geometrie che prevedono l'attraversamento diretto (sud e nord, quindi).

Le controstrade, quando possibile, sono state progettate in modo da raccordare i fondi agricoli scorporati e di oltrepassare l'autostrada anche sotto i ponti e i viadotti con un aumento della permeabilità viaria complessiva. Il posizionamento delle controstrade e degli accessi è stato studiato utilizzando le cartografie delle aziende agricole (generate con dati SIAR), cercando quindi di ricucire tutte le viabilità minori interferite, di consentire l'accesso a tutti i fondi separati sui due fronti della strada e di permettere l'accesso a tutti centri aziendali e le abitazioni nei pressi nella strada. Eventuali nuovi accessi potranno essere definiti in fase di cantiere confrontandosi direttamente con le proprietà e i residenti. Le controstrade agevoleranno, tra l'altro, l'accesso alle opere di attraversamento (cavalcavia, sottovia) e saranno in grado di favorire la continuità sistemica al reticolo poderale e vicinale agrario esistente, nonché al reticolo comunale minore; faciliteranno il ricollegamento degli appezzamenti limitrofi e di quelli eventualmente separati dall'opera autostradale.

L'insieme delle opere descritte offrirà un buon livello di permeabilità dell'infrastruttura rispetto al reticolo stradale preesistente, sia esso di importanza superiore, sia di importanza locale.

Riferimento elaborati del PD

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - *quadro di riferimento ambientale*
 PD_0_000_00000_0_IA_RG_04-06_A Relazione
 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - *quadro di riferimento ambientale*
 - *impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale*

	<p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Relazione 1/2 PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A Relazione 2/2 PD_0_000_00000_0_IA_CU_04-10_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole intersecate PD_0_000_00000_0_IA_CU_11-17_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole intersecate PD_0_000_00000_0_IA_CU_18-24_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole nel buffer di 500 metri PD_0_000_00000_0_IA_CU_25-32_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole nel buffer di 500 metri PD_0_000_00000_0_IA_CU_33-38_A Carta di localizzazione e distanza dall'asse degli allevamenti e delle attività agroalimentari nel buffer di 500 m PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale Sezione progettuale PROGETTO PER UN SISTEMA INTEGRATO DI FRUIBILITÀ DEI VALORI DEL TERRITORIO</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Manzi Lucia, Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
55.2	Ambiente	Comune di Rolo	Reggio Emilia	Rolo
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Sindaco del Comune di Rolo precisa che, rispetto alle richieste precedentemente effettuate nell'ambito della complessiva istruttoria svolta dalla Regione anche in sede di confronto con gli Enti locali interessati, nel contributo depositato ed acquisito agli atti della conferenza con il PG 2011.0124324 del 18/05/2011, è stata rilevata l'esigenza della risoluzione delle interferenze con le aziende agricole interessate ed in particolare con l'azienda agricola latteria Tullie che presente i contenitori per lo stoccaggio dei liquami.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente al riguardo dà atto che nell'ambito del progetto definitivo sarà individuata una soluzione per l'interferenza del tracciato autostradale con l'azienda agricola Tullie. Comune di Reggiolo.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Al fine di consentire l'identificazione dei sistemi agrari potenzialmente interferiti dalle opere, sono stati operati in sede di progettazione definitiva e studio di impatto ambientale, specifici approfondimenti sul sistema agro-alimentare nel suo complesso, con attenzione al sistema delle aziende agricole, agli ordinamenti produttivi vegetali e zootecnici, a elementi di multifunzionalità (colti per l'attività agrituristica), nonché alle filiere produttive (tra cui le produzioni tipiche e biologiche) e alle industrie alimentari locali. L'indagine è stata svolta attingendo ad informazioni della bibliografia specializzata (tra le fonti utilizzate: Inea, Ismea, Istat, Ist. Tagliacarne, Smea, Regione Emilia Romagna, ecc...), all'elaborazione dei dati censuari e regionali, a ricerche originali e all'esame dei principali parametri di produttività economica. L'indagine sul sistema agroalimentare prossimo alle opere in progetto, è stata infine condotta per la dimensione comunale per i comuni toccati dal tracciato principale dell'autostrada.</p> <p>Ciò premesso, per quanto riguarda l'interferenza del tracciato autostradale con l'Azienda Agricola Tullie, il progetto definitivo interseca parzialmente una delle cinque vasche di raccolta-trattamento liquami il cui danno parziale si prevede che sarà indennizzato direttamente all'Azienda Agricola.</p> <p>L'Azienda in questione potrà così ridurre parzialmente la capacità di stoccaggio mediante la realizzazione di adeguate opere e/o adeguare l'impianto mediante l'ampliamento di una delle restanti vasche di raccolta liquami.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - quadro di riferimento ambientale PD_0_000_00000_0_IA_RG_04-06_A Relazione</p> <p>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - quadro di riferimento ambientale - impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_07_A Relazione 1/2</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_RG_08_A Relazione 2/2</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_04-10_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole intersecate</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_11-17_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole intersecate</p>		

	<p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_18-24_A Carta dell'indirizzo produttivo delle aziende agricole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_25-32_A Carta di localizzazione, tipologia e dimensioni delle aziende zootecniche e frutticole nel buffer di 500 metri</p> <p>PD_0_000_00000_0_IA_CU_33-38_A Carta di localizzazione e distanza dall'asse degli allevamenti e delle attività agroalimentari nel buffer di 500 m</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.1	Ambiente	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Comune di Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il Presidente prende atto che il Comune di Reggiolo consegna in data odierna la documentazione contenente le proprie valutazioni sia sull'opera autostradale che sulle opere connesse che interessano il proprio territorio, che viene acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0125526 del 19/05/2011.</p> <p>Il Presidente chiede al Sindaco del Comune di rappresentare sommariamente le richieste e le proposte avanzate, contenute nella documentazione che sarà allegata agli atti della Conferenza.</p> <p>Il Sindaco espone le seguenti problematiche e criticità rilevate dall'Amministrazione di Reggiolo:</p> <ol style="list-style-type: none"> realizzare una complanare al tracciato autostradale in variante alla SP43 per ridurre i disagi dell'abitato di Villanova attraverso la deviazione del traffico pesante dalla SP43, in risposta all'attuale insostenibile situazione per la quale il Comune prevede un peggioramento in termini di aumento di traffico "da e per" i bacini della bassa mantovana e bassa modenese; prevedere un progetto integrato di gestione e smaltimento delle acque (nere e bianche) dell'area interessata dal nuovo casello autostradale in relazione all'area industriale Rame con collegamento al depuratore prevedendo altresì il ripristino della viabilità interna interferita; è in fase di approfondimento un progetto di collegamento del sistema fognario della zona industriale Rame al depuratore cittadino (zona industriale Ranaro a circa 800 m di distanza), compreso nel piano d'ambito e già parzialmente finanziato con risorse pubbliche; risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento: <p>.....</p> <p>b) riqualificazione di via Pandelici per permettere il collegamento con il centro abitato di Brugneto in funzione del maggior traffico che il comune prevede sulla stessa con mitigazione ambientale dovuta alla presenza di un'importante testimonianza di valore storico e architettonico, villa De Moll, tutelata sia dal PRG che dal PTCP;</p> <p>.....</p> <ol style="list-style-type: none"> realizzare un incrocio a rotatoria sull'attuale bretella Cispadana con prolungamento di Via G. Di Vittorio in modo che il traffico, anche pesante, diretto verso la zona artigianale-industriale "Gorna" eviti di passare per il centro abitato di Reggiolo; mantenere Via Rame come la principale via di smistamento del traffico nella zona industriale Rame evidenziando che è necessario garantire anche l'accessibilità a tutte le attività insistenti su via Fermi. rivedere la connessione del centro abitato della frazione di Villanova alla zona industriale attraverso percorsi ciclopodali che concorrano anche al collegamento con il centro abitato del capoluogo; <p>.....</p> <ol style="list-style-type: none"> garantire l'irrigazione dei fondi e poderi interclusi valutando soluzioni sia sugli appoderamenti sia sulle garanzie di irriguità e smaltimento delle acque; valutare la possibilità di una rettifica del tracciato della nuova bretella Cispadana per ridurre i disagi alle abitazioni interferite; <p>.....</p> <ol style="list-style-type: none"> valorizzare l'area industriale "Ranaro" migliorandone la fruibilità anche attraverso opere di sistemazione del reticolo viario (risoluzione dei problemi di sicurezza delle intersezioni e di accesso alla zona industriale, manutenzione stradale straordinaria, ecc); 				

13. realizzare una nuova sede per la locale stazione dei Carabinieri a presidio del territorio in seguito alle mutate necessità derivanti dall'aumento del traffico e di pericolosità in termini di sicurezza ed ordine pubblico

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

Il Presidente dà atto, alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, che possono essere accolte le seguenti indicazioni, che verranno approfondite in fase di predisposizione del progetto definitivo:

- mantenere Via Rame come la principale via di smistamento del traffico nella zona industriale Rame, garantendo anche l'accessibilità a tutte le attività insistenti su via Fermi.
- rendere compatibile il nuovo assetto dello svincolo di Reggiolo-Rolo con le destinazioni d'uso delle aree, già autorizzate dal PRG;
- valutare una soluzione progettuale per la rettifica del tracciato della nuova bretella per ridurre i disagi alle abitazioni interferite;
- adottare specifiche soluzioni tecniche per assicurare il ripristino del sistema irriguo ad uso di tutti i fondi interessati dal nuovo tratto dell'asse viario cispadano.

Il Presidente, in relazione alla richiesta del punto 2 sopra riportata, coerentemente con quanto detto al rappresentante di IREN S.p.A., dà atto che, nei successivi approfondimenti progettuali, saranno valutati gli apporti al sistema fognario derivanti dalla realizzazione del nuovo casello ed eventualmente sarà valutata la necessità di ottimizzare il progetto in corso di predisposizione da parte di ATO 3 disciplinando i rispettivi oneri economici.

Con riferimento alle richieste rappresentate al punto 3 lettere a, d, e, f, g, il Presidente, dà atto che saranno effettuati gli opportuni approfondimenti progettuali rinviando al progetto definitivo la precisa definizione della risoluzione delle intersezioni, sulla base dello studio di traffico che sarà redatto nell'ambito dello Studio Impatto Ambientale.

Per quanto espresso al punto 3 lettera b, il Presidente, ribadendo che nella presente conferenza di servizi verranno esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, ritiene la richiesta non accoglibile.

Il Presidente dà altresì atto che in sede di Studio di Impatto Ambientale verrà adeguatamente approfondito lo studio di traffico per valutare gli impatti su tutte le arterie stradali dell'area di intervento, inoltre nell'ambito del medesimo studio sarà approfondito l'impatto sulla Villa De Moll.

Con riferimento alla richiesta rappresentata al punto 3 lettere c, il Presidente dà atto che nelle successive fasi progettuali saranno individuate le opportune soluzioni per garantire l'accessibilità ai poderi/aziende agricole.

Il Presidente precisa che le richieste relative ad opere compensative e di mitigazione ambientale sono rinviate alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo e precisa che saranno approfonditi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) anche i seguenti aspetti:

- verificare le soglie di rumore stabilite dalle norme vigenti in corrispondenza dei ricettori;
- valutare la necessità di mitigare dall'inquinamento acustico anche le zone limitrofe alla bretella Cispadana esistente e ai nuovi tratti di viabilità provinciale in relazione all'eventuale incremento di traffico che sarà evidenziato dallo Studio di Impatto Ambientale;
- mitigare gli impatti inquinanti atmosferici, acustici e sulle acque.

In relazione alla richiesta di una complanare al tracciato autostradale in variante alla SP43 per ridurre i disagi dell'abitato di Villanova attraverso la deviazione del traffico pesante dalla SP43, il Presidente, ribadendo la natura e l'oggetto specifico della Conferenza dei Servizi nonché i vincoli derivanti dalla

disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, dà atto che, trattandosi di opera complementare di raccordo con il sistema viario esistente la stessa potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamenti, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti locali interessati richiedenti che ne definiscono il quadro programmatico ed il livello di priorità del finanziamento e dell'esecuzione.

Il Presidente evidenzia al riguardo che la stessa variante potrà essere ricompresa nel progetto dell'opera autostradale qualora, a seguito di un aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), dovesse emergere la necessità di implementare la viabilità di adduzione all'opera autostradale per mitigare gli impatti indotti dal traffico sul centro abitato di Villanova.

Il Presidente ricorda, altresì, sempre con riferimento alla sopra citata variante a sud dell'abitato di Villanova, l'impegno della Regione a verificare la possibilità di finanziare, successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'Autostrada Cispadana, l'opera attraverso specifici canali di finanziamento, al fine di consentire l'avvio della realizzazione della variante, contestualmente a quella dell'opera autostradale oggetto di concessione.

Il Presidente fa presente che non può essere accolta la richiesta di realizzare un incrocio a rotatoria sull'attuale bretella Cispadana e un asse di collegamento con la zona artigianale industriale di Via G. Di Vittorio, e ciò alla luce sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche. Il Presidente dà altresì atto che in sede di Studio di Impatto Ambientale verrà adeguatamente approfondito lo studio di traffico per valutare gli impatti su tutte le arterie stradali dell'area di intervento.

Con riferimento alla richiesta di migliorare la fruibilità dell'area industriale "Ranaro" anche attraverso opere di sistemazione del reticolo viario, il Presidente, conformemente a quanto richiesto anche dal Comune di Rolo, garantisce che comunque verrà richiesto al concessionario di effettuare, in sede di predisposizione del progetto definitivo, ulteriori approfondimenti anche sulla base dello studio di traffico al fine di verificare la necessità di mettere in sicurezza la viabilità sopra indicata.

Infine, con riferimento alla richiesta di realizzare una nuova sede per la locale stazione dei Carabinieri, il Presidente dà atto che la richiesta non può essere accolta in quanto esula dall'oggetto della presente Conferenza, evidenziando che comunque la sicurezza dell'autostrada risulta ampiamente garantita attraverso la previsione di una caserma della polizia stradale all'interno della convenzione che regola i rapporti col concessionario nell'area dell'autostazione di San Felice sul Panaro.

Relazione di ottemperanza:

Si risponde per punti alle osservazioni presentate dal Comune di Rolo:

punto 1)

Come evidenziato dal Presidente della Conferenza, la realizzazione di una complanare al tracciato autostradale in variante alla SP43, non sarà prevista all'interno del Progetto Definitivo di Autostrada Cispadana, l'opera potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamenti, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti locali interessati

punto 2)

si veda la risposta al parere ID 25.1

punto 3)

Il Presidente, ribadendo che nella presente conferenza di servizi verranno esaminate le indicazioni di carattere prevalentemente tecnico/urbanistico desumibili sulla base del solo progetto preliminare e della documentazione ad esso inerente e ciò in ragione sia dello specifico oggetto della Conferenza di servizi preliminare sia dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, ritiene la richiesta non accoglibile.

Punto 3b)

All'interno dello Studio di impatto ambientale è stata redatta la carta con la localizzazione degli edifici

rurali e vincolati, di interesse storico-architettonico e di pregio storico-testimoniale e redatte delle specifiche schede per ciascuno di essi. E' stata inoltre valutata l'intervisibilità dell'opera rispetto al contesto territoriale attraversato, conseguentemente sono stati debitamente approfonditi anche i potenziali impatti della viabilità di progetto sulla Villa De Moll. Nello specifico non sono state previste allo stato attuale della progettazione, interventi ad hoc in relazione alla mitigazione visiva nei confronti di Villa de Moll, in ragione delle seguenti motivazioni: la viabilità di progetto presenta in questo tratto una configurazione a raso, l'accesso alla villa è sull'attuale SP dal lato opposto rispetto alla futura viabilità di adduzione, il bene storico tutelato (l'edificio) è del tutto schermato dal punto di vista visivo dalla presenza del parco privato a nord della villa.

Punto 4)

Conformemente a quanto indicato dal Presidente della Conferenza, la richiesta di realizzare un incrocio a rotatoria sull'attuale bretella Cispadana e un asse di collegamento con la zona artigianale industriale di Via G. Di Vittorio, non è stata accolta.

Punto 5)

Le osservazioni in merito alle modifiche alla viabilità adiacente all'area industriale di via Rame risulta accolta in quanto l'accesso alla suddetta via Rame viene garantito, sia in direzione nord che in direzione sud, direttamente dalla rotatoria del nuovo Casello di Reggiolo-Rolo e quindi con un notevole miglioramento del collegamento con la rete autostradale. Il tratto di via Rame a sud della rotatoria del casello viene inoltre potenziato attraverso il suo rizezionamento e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con via Galileo Galilei.

Le ipotesi progettuali studiate hanno poi consentito di mantenere gli accessi a tutte le proprietà esistenti sia su via Rame che su via Enrico Fermi anche grazie alla realizzazione di una modesta variante alla stessa via Enrico Fermi per garantirne la continuità in adiacenza alle nuove rampe del casello di Reggiolo-Rolo.

Punto 6)

L'opera di adduzione in esame è stata oggetto di uno specifico approfondimento contenuto nella documentazione sviluppata all'interno dello Studio di Impatto Ambientale – ALLEGATO 3: 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".

All'interno di tale documentazione sono stati analizzati i seguenti temi:

Quadro di riferimento programmatico: sono state analizzate le previsioni della pianificazione a scala sovraregionale (Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Po), provinciale (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Reggio Emilia), comunale (strumenti urbanistici vigenti per i comuni di Luzzara e Reggiolo) ed individuati i vincoli di natura paesaggistica, ambientale e storico – monumentale che insistono sull'area di intervento, motivandone eventuali conformità o disarmonie;

Quadro di riferimento progettuale: contiene un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali, geometriche, tecniche e strutturali del progetto definitivo e delle relative azioni, sia durante la fase di costruzione, che di esercizio. Sono state definite localizzazione e tipologie delle aree di cantiere, materiali e risorse necessari per la costruzione, modalità di smaltimento di rifiuti e reflui;

Fattori antropici sinergici indipendenti dal progetto (ante operam): la sezione riporta una trattazione in dettaglio della presenza di sorgenti di inquinamento indipendenti dal progetto, con riferimento, in particolare, alla descrizione del quadro della pressione antropica a livello sia di inquadramento territoriale vasto sia di dettaglio presso i siti di intervento. E' stata verificata la presenza di ambiti contaminati da rifiuti e da sostanze pericolose nelle vicinanze dei siti di intervento (ad esempio contaminazioni per ricadute al suolo di inquinanti);

Quadro di riferimento ambientale – stato di fatto: è stata effettuata l'analisi dello stato attuale di ciascuna delle diverse componenti ambientali (clima e atmosfera, rumore e vibrazioni, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, vegetazione e flora, fauna, ecosistemi, sistema agricolo, agroalimentare e rurale, paesaggio e patrimonio storico – culturale, salute e benessere dell'uomo, sistema insediativo, condizioni socio – economiche e beni materiali);

Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale:

la sezione ha consentito di definire gli impatti ambientali delle azioni di progetto durante la fase di costruzione dell'opera e di esercizio rispetto a tutte le componenti ambientali e conseguentemente formulare idonei interventi di mitigazione ambientale atti ad attenuare/eliminare l'impatto.

Punto 9)

Tutto il reticolo delle fitta rete di canali, fossi consortile e privati ricadenti nell'area dello svincolo e dell'interconnessione con l'A22 del Brennero è stato censito, rilevato topograficamente per quanto possibile e per quei corsi d'acqua che avessero una base maggiore di 1,50m, ed è stata altresì condotta una mirata analisi volta a comprendere le interferenze che il corpo autostradale impatta sulla microcircolazione delle acque sia in termini distributivi (funzionali all'irrigazione) che scolanti. Per tutti i fossi e canali censiti sono stati previsti adeguati attraversamenti rappresentati da tombini scatolari e circolari inoltre, ed al fine di garantire sempre la continuità idraulica delle rete idrografica esistente, sono stati previsti tutta una serie di manufatti idraulici rappresentati da paratoie di diverse dimensioni, tubi irrigui in pressione contro-tubati e tombini per collegamenti idraulici e passi carrai . e che nelle planimetrie di dettaglio in scala 1:2.000 sono stati inseriti in forma computistica.

Per quanto riguarda la gestione e lo smaltimento delle acque bianche dell'area interessata dal nuovo casello autostradale, in sede di Progetto Definitivo, è stata predisposta una rete di drenaggio avente come recapito i fossi filtro e quindi il canale recettore a nord dello svincolo.

Punto 10)

Recepito: il tracciato della viabilità in oggetto è stato rettificato per ridurre i disagi alle abitazioni dei mappali interferiti;

Punto 12)

Al fine di valutare se la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana possa indurre incrementi di traffico nella zona industriale "Ranaro", tali da richiedere una migliore accessibilità alla zona stessa, sono stati simulati i flussi di traffico relativi allo stato di fatto (anno di riferimento 2011) e quelli previsti all'apertura dell'Autostrada (2017) sia nello scenario di progetto che in quello programmatico. Lo scenario programmatico è quello che ipotizza la realizzazione di tutte le opere stradali previste agli orizzonti temporali indicati, tranne l'Autostrada Regionale Cispadana e la viabilità di adduzione e collegamento ad essa; lo scenario progettuale include invece anche la realizzazione di tali opere come previsto nel Progetto Definitivo.

In seguito alla realizzazione di Cispadana e della relativa viabilità complementare, si prevede una riduzione dei flussi veicolari sulla Strada Provinciale Reggiolo-Villanova immediatamente a nord della zona industriale, ed una sostanziale equivalenza del traffico equivalente bidirezionale sulla Strada Provinciale Rolo-Rio-Saliceto, dalla quale è possibile accedere alla zona industriale, rispetto allo scenario programmatico.

Pertanto la realizzazione di Cispadana non aggrava in modo significativo i flussi di traffico che transitano nell'area industriale Ranaro.

Punto 13)

Conformemente a quanto indicato dal Presidente della Conferenza, la richiesta di realizzare una nuova sede per la locale stazione dei Carabinieri non è stata accolta.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_01_A
 PD_0_A00_ACS00_0_SD_P5_01_A
 PD_0_D03_D0000_0_IA_RG_01_A Relazione 1/2
 PD_0_D03_D0000_0_IA_RG_02_A Relazione 2/2
 PD_0_D03_D0000_0_IA_FS_01_A Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica
 PD_0_D03_D0000_0_IA_CW_01_A Sintesi delle previsioni,

	<p>delle tutele e dei vincoli sovraordinati</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_AB_01_A Abaco delle specie arboree, arbustive ed erbacee di progetto e schemi associativi di impianto</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_P5_01-02_A Planimetria di progetto e sezioni caratteristiche con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_FO_01_A Fotomosaico e simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_RR_01_A Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_CY_01_A Carta di sintesi delle caratteristiche del paesaggio</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_CY_02_A Carta con localizzazione degli edifici rurali e vincolati, di interesse storico-architettonico e di pregio storico-testimoniale</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_SH_01_A Edifici rurali e vincolati, di interesse storico-architettonico e di pregio storico-testimoniale - schede</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_IA_CZ_01_A Carta dell'intervisibilità dell'opera</p>
<u>Documentazione allegata</u>	--
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti - Ing. Riccardo Telò – Arch. Sergio Beccarelli –Ing. Manzi Lucia

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.1,1	Progettazione stradale	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>3. risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:</p> <p>a) all'interferenza con strada Rizza è richiesta la realizzazione di un sottopasso a raso di dimensioni adeguate per il passaggio di mezzi agricoli nel quale deve essere garantita l'illuminazione e il drenaggio delle acque, con manutenzione non a carico né dei privati né del Comune, o in alternativa un sovrappasso per collegare i fondi evitando l'immissione dei mezzi agricoli sulla bretelle cispadana.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento alle richieste rappresentate al punto 3 lettere a, d, e, f, g, il Presidente, dà atto che saranno effettuati gli opportuni approfondimenti progettuali rinviando al progetto definitivo la precisa definizione della risoluzione delle intersezioni, sulla base dello studio di traffico che sarà redatto nell'ambito dello Studio Impatto Ambientale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nel Progetto Preliminare era prevista una intersezione lineare a raso del tipo "destra-destra" su strada Rizza.</p> <p>In base allo studio di traffico, i flussi di attraversamento su strada Rizza risultano trascurabili e non giustificano la necessità di una risoluzione dell'intersezione con una viabilità di attraversamento a livello sfalsato.</p> <p>L'intersezione a raso in progetto su strada Rizza è stata mantenuta per garantire l'accessibilità ai fondi e sono state modificate le manovre ammissibili per garantire la continuità di collegamento. Le verifiche di visibilità per tale intersezione sono state verificate secondo normativa.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Elaborati generali</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_02COROGRAFIADI INQUADRAMENTO</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_01 COROGRAFIA GENERALE</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_FO_01 PLANIMETRIA SU FOTOPIANO</p> <p>WBS D03</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_01 - 05 PLANIMETRIA DI PROGETTO</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_05-011PLANIM. DI PROGETTO INTERSEZIONI</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Marco Bonfanti		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.1,2	Progettazione stradale	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>3. risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:</p> <p>c) garantire il diritto di passaggio sui poderi di proprietà privata mediante strade di appoderamento parallele alla bretella su entrambi i lati;</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento alla richiesta rappresentata al punto 3 lettere c, il Presidente dà atto che nelle successive fasi progettuali saranno individuate le opportune soluzioni per garantire l'accessibilità ai poderi/aziende agricole.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Nel Progetto Preliminare non era prevista alcuna intersezione su via Margonara.</p> <p>In base allo studio di traffico, i flussi di attraversamento su via Margonara risultano trascurabili e non giustificano la necessità di una intersezione, tanto meno la previsione di realizzare cavalcavia.</p> <p>Al fine di garantire la continuità di collegamento su via Margonara, il progetto definitivo prevede due controstrade di ricucitura a nord e a sud della viabilità di adduzione in progetto, prevedendo il collegamento tramite la rotatoria R3 su via Pandelici.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>	<p>Elaborati generali</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_02COROGRAFIADI INQUADRAMENTO</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_01 COROGRAFIA GENERALE</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_FO_01 PLANIMETRIA SU FOTOPIANO</p> <p>WBS D03</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_01 - 05 PLANIMETRIA DI PROGETTO</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_05-011PLANIM. DI PROGETTO INTERSEZIONI</p>			
<u>Documentazione allegata</u>	--			
<u>Progettista</u>	Ing. Marco Bonfanti			

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.1,3	Progettazione stradale	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>3. risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:</p> <p>d) prevedere la continuità di collegamento, ciclopedonale ed automobilistica, anche per via Margonara per permettere il raggiungimento di alcune abitazioni nonché di un'area pubblica interregionale di particolare interesse ambientale.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento alle richieste rappresentate al punto 3 lettere a, d, e, f, g, il Presidente, dà atto che saranno effettuati gli opportuni approfondimenti progettuali rinviando al progetto definitivo la precisa definizione della risoluzione delle intersezioni, sulla base dello studio di traffico che sarà redatto nell'ambito dello Studio Impatto Ambientale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In base allo studio di traffico, i flussi di attraversamento su via Margonara risultano trascurabili e non giustificano la necessità di una intersezione, tanto meno la previsione di realizzare cavalcavia.</p> <p>Al fine di garantire la continuità di collegamento su via Margonara, il progetto definitivo prevede due controstrade di ricucitura a nord e a sud della viabilità di adduzione in progetto, prevedendo il collegamento tramite la rotonda R3 su via Pandelici.</p> <p>Per quanto riguarda il collegamento ciclo pedonale su via Margonara, si segnala che la viabilità esistente prevede un collegamento ciclabile in promiscuità con la viabilità locale. La poderale prevista in progetto definitivo assolve la stessa funzionalità garantita dall'attuale via Margonara.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		<p>Elaborati generali</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_02COROGRAFIADI INQUADRAMENTO</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_CO_01 COROGRAFIA GENERALE</p> <p>PD_0_D03_D0000_0_GE_FO_01 PLANIMETRIA SU FOTOPIANO</p> <p>WBS D03</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_01 - 05 PLANIMETRIA DI PROGETTO</p> <p>PD_0_D03_DCS00_0_SD_PP_05-011PLANIM. DI PROGETTO INTERSEZIONI</p>		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Marco Bonfanti		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.1,4	Progettazione stradale	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	D03 (ex 2RE)			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>3. risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:</p> <p>e) prevedere un filtro indipendente rispetto alla bretella sulla prosecuzione di Via Spallanzani per collegare i fondi ed evitare l'immissione dei mezzi agricoli sulla bretella cispadana preferendo, anche in questo caso, la soluzione di un sovrappasso;</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento alle richieste rappresentate al punto 3 lettere a, d, e, f, g, il Presidente, dà atto che saranno effettuati gli opportuni approfondimenti progettuali rinviando al progetto definitivo la precisa definizione della risoluzione delle intersezioni, sulla base dello studio di traffico che sarà redatto nell'ambito dello Studio Impatto Ambientale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>In base allo studio di traffico, i flussi di attraversamento su via Spallanzani risultano trascurabili e non giustificano la risoluzione dell'interferenza con un'intersezione a livelli sfalsati (cavalcavia o sottovia).</p> <p>L'intersezione a raso su viale Spallanzani nel Progetto Definitivo, è stata mantenuta per garantire l'accessibilità ai fondi incrementando le manovre di svolta ammissibili garantendo la continuità dei collegamenti. (Nel Progetto Preliminare, l'intersezione in oggetto era del tipo "destra destra"). L'intersezione è stata verificata secondo i criteri di visibilità prevista dalla normativa.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Marco Bonfanti		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.1,5	Progettazione stradale	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	I01			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>3. risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:</p> <p>f) valutare la possibilità di proseguire il braccio d'immissione nel tratto autostradale in trincea in modo da permettere il passaggio sotto strada Fantozza. Solo in ultima possibilità (debitamente giustificata) valutare soluzioni analoghe a quelle richieste per strada Rizza.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento alle richieste rappresentate al punto 3 lettere a, d, e, f, g, il Presidente, dà atto che saranno effettuati gli opportuni approfondimenti progettuali rinviando al progetto definitivo la precisa definizione della risoluzione delle intersezioni, sulla base dello studio di traffico che sarà redatto nell'ambito dello Studio Impatto Ambientale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Occorre osservare innanzi tutto che la trincea è presente solo sul ramo di svincolo che interferisce con la linea FS Modena-Verona (IRA04) mentre l'altro ramo (IRA01) ha configurazione in rilevato..</p> <p>Il recepimento della richiesta comporterebbe un allungamento della trincea sul ramo IRA04 di circa 430m, con la necessità di portare in trincea anche parte dell' altro ramo di svincolo (IRA01) e l'intero sfiocco. Non si è pertanto proceduto in tal senso all' interno del Progetto Definitivo.</p> <p>La seconda soluzione prospettata dal Comune di Reggiolo prevedeva la realizzazione del sottovia a raso, questo avrebbe comportato un innalzamento del rilevato dell' asse autostradale, del ramo di svincolo IRA01 e del ramo IRA02 in uscita dalla galleria IGA02. Valutato il maggior consumo di suolo si è deciso di confermare la soluzione proposta nel Progetto Preliminare.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_02_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.1,6	Progettazione stradale	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Comune di Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	V02			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>3. risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:</p> <p>g) prevedere un filtro rispetto all'infrastruttura autostradale nella strada interpodereale già prevista in progetto; anche in questo caso la soluzione preferita è quella di un sovrappasso.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Con riferimento alle richieste rappresentate al punto 3 lettere a, d, e, f, g, il Presidente, dà atto che saranno effettuati gli opportuni approfondimenti progettuali rinviando al progetto definitivo la precisa definizione della risoluzione delle intersezioni, sulla base dello studio di traffico che sarà redatto nell'ambito dello Studio Impatto Ambientale.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Con riferimento a quanto specificamente segnalato nella scheda 03 e nella immagine 3b allegata al riscontro del Comune di Reggiolo, è stata confermata la permeabilità interpodereale mediante la realizzazione della viabilità podereale denominata IV02, che interseca l'asse autostradale alla pk 0+472 con un sottovia di dimensioni 6.00*6.10 m e che si congiunge alle viabilità interpoderali denominate ASP01 e ASP02 adiacenti all'asse autostradale. A seguito degli approfondimenti progettuali svolti non è stata ritenuta idonea la soluzione con sovrappasso: infatti la livelletta autostradale presenta un tratto di rilevato con altezza da piano campagna di circa 1.50 m, non ulteriormente abbassabile, sicché la realizzazione di un cavalcava avrebbe comportato una soluzione molto più impattante dal punto di vista ambientale, con maggiore sviluppo delle rampe, maggiore occupazione dei terreni agricoli in corrispondenza delle scarpate e una più difficoltosa connessione al tessuto interpodereale. In tale senso lo sforzo progettuale di ottemperare alle indicazioni dell'unione dei Comuni Modenesi in termini di tutela del paesaggio risulta compromesso.</p> <p>Si segnala al proposito che il tratto autostradale interessato è oggetto di specifici interventi di mitigazioni e compensazioni agro ambientali (rif. tav. 3770_PD 0 000 0MA00 0 MA P5 01) mediante inserimento di filari arbustivi aventi funzione di mascheramento dell'infrastruttura, di riconnessione e deframmentazione ecologica.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		Viabilità interferita V02- e WBS VST02 Sottopasso podereale alla pk 0+472		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Bonfanti		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.2	Ambiente	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>7. individuare mitigazioni ed inserimento territoriale per rumore, qualità dell'aria, incidenza paesaggistica;</p> <p>8. prevedere barriere antirumore su entrambi i lati in prossimità delle abitazioni, anche lungo la bretella Cispadana esistente;</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto, alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, che possono essere accolte le seguenti indicazioni, che verranno approfondite in fase di predisposizione del progetto definitivo:</p> <p>- mantenere Via Rame come la principale via di smistamento del traffico nella zona industriale Rame, garantendo anche l'accessibilità a tutte le attività insistenti su via Fermi.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>7. Il tracciato autostradale interferisce con l'ambito comunale di Reggiolo per una lunghezza di circa 1 Km, dall'interconnessione con la A22 al confine con il Comune di Rolo. Lungo tale tratto sono stati previsti interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico sia a nord, che a sud del corpo autostradale.</p> <p>In particolare vengono messe a dimora le tipologie di intervento N1 (Siepe arbustiva con funzione di riconnessione ecologica) N2 (Siepe arboreo-arbustiva con funzione di riconnessione ecologica), N3 (dense fasce arbustive mirate alla ricostruzione delle associazioni di cespugli che caratterizzano le prime fasi delle successioni dinamiche naturali di colonizzazione dei terreni abbandonati), P1 (Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura da applicare lungo le scarpate autostradali) e P2 (Filare arboreo-arbustivo mascheramento dell'infrastruttura). Inoltre, è previsto l'inserimento paesaggistico sia dello svincolo di interconnessione (con impiego di tipologie vegetazionali, a nuclei con struttura compatta con la finalità di assorbimento delle polveri) che dell'autostazione di Reggiolo-Rolo.</p> <p>8. Sono stati altresì previsti specifici interventi di protezione acustica, con la predisposizione di 4 barriere acustiche (IBA01 e IBA02 sull'asse dell'attuale A22 in corrispondenza dell'interconnessione e IBA03 e IBA04 a protezione di ricettori residenziali in corrispondenza del sottovia di SC Fantozza).</p> <p>In merito alla richiesta relativa alla disposizione di barriere acustiche lungo la bretella Cispadana esistente si precisa che lo Studio di Impatto Ambientale, al fine di garantire l'attenuazione degli impatti implicabili alla realizzazione dell'infrastruttura in progetto, può prevedere interventi specifici solo nell'ambito dell'Autostrada Cispadana e delle relative viabilità e non può agire sulle infrastrutture esistenti sul territorio anche se coinvolte dai cambiamenti del traffico che si svilupperanno.</p> <p>Pertanto l'impatto acustico subito da alcuni ricettori della bretella Cispadana esistente, peraltro non direttamente ascrivibile alle opere di progetto ma spesso determinato da altre viabilità, non è stato oggetto di studio nello sviluppo del Progetto Definitivo.</p> <p>Per una visione di dettaglio delle soluzioni progettuali adottate si rimanda agli elaborati di riferimento del PD, sotto elencati.</p>				

<p><u>Riferimento elaborati del PD</u></p>	<p>PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A Relazione descrittiva generale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_IT_01_A Masterplan - planimetria generale di progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio e degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_P5_01-14_A Planimetria di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 1/14)</p> <p>PD_0_000_0MA00_0_MA_FO_01-14_A Fotomosaico di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale (Tav. 1/14)</p>
<p><u>Documentazione allegata</u></p>	<p>--</p>
<p><u>Progettista</u></p>	<p>Arch. Sergio Beccarelli</p>

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.3	Progettazione stradale	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	C01 – S01			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>5. mantenere Via Rame come la principale via di smistamento del traffico nella zona industriale Rame evidenziando che è necessario garantire anche l'accessibilità a tutte le attività insistenti su via Fermi.</p> <p>11. salvaguardare le previsioni del PRG vigente anche in relazione a permessi di costruire già rilasciati, nell'area adiacente al nuovo casello autostradale;</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente dà atto, alla luce delle indicazioni riportate in premessa e soprattutto dei vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, che possono essere accolte le seguenti indicazioni, che verranno approfondite in fase di predisposizione del progetto definitivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mantenere Via Rame come la principale via di smistamento del traffico nella zona industriale Rame, garantendo anche l'accessibilità a tutte le attività insistenti su via Fermi. 				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Le osservazioni in merito alle modifiche alla viabilità adiacente all'area industriale di via Rame risulta accolta in quanto l'accesso alla suddetta via Rame viene garantito, sia in direzione nord che in direzione sud, direttamente dalla rotatoria del nuovo Casello di Reggiolo-Rolo e quindi con un notevole miglioramento del collegamento con la rete autostradale. Il tratto di via Rame a sud della rotatoria del casello viene inoltre potenziato attraverso il suo rizezionamento e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con via Galileo Galilei.</p> <p>Le ipotesi progettuali studiate hanno poi consentito di mantenere gli accessi a tutte le proprietà esistenti sia su via Rame che su via Enrico Fermi anche grazie alla realizzazione di una modesta variante alla stessa via Enrico Fermi per garantirne la continuità in adiacenza alle nuove rampe del casello di Reggiolo-Rolo.</p> <p>La salvaguardia delle previsioni del PRG del Comune di Reggiolo è stata effettuata già in sede di integrazione del Progetto Preliminare a seguito della Conferenza dei Servizi (variante CDSP-RE-01), approvato dalla Regione Emilia Romagna in data 19 Dicembre 2011. La progettazione definitiva a recepito tali modifiche, consistenti nello spostamento verso Sud dell' autostazione di Reggiolo-Rolo.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_01_A		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Luca Piacentini		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
56.4	--	Comune di Reggiolo	Reggio Emilia	Reggiolo
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Prende la parola il Sindaco del Comune di Reggiolo che, alla luce di quanto sopra, prende atto della disponibilità della Regione a valutare all'interno del percorso autostradale della Cispadana le richieste presentate dal Comune e direttamente legate all'opera che sono oggetto della delibera comunale. Il Sindaco ritiene pertanto di poter condizionare l'assenso che il Comune dovrà rendere in sede di Conferenza dei servizi sul definitivo, all'accoglimento, all'interno del percorso progettuale dell'infrastruttura, delle indicazioni date dal Comune già recepite positivamente o accolte in termini di valutazione futura.</p>				
<p><u>Risposta del Presidente della CDS Preliminare:</u></p> <p>Il Presidente prende atto che il Comune ha dato parere favorevole a questa fase, condizionandolo alle future verifiche di ottemperanza delle condizioni oggi poste.</p>				
<p><u>Relazione di ottemperanza:</u></p> <p>Si prende atto che il Comune ha dato parere favorevole al Progetto Preliminare, condizionandolo alle future verifiche di ottemperanza.</p>				
<u>Riferimento elaborati del PD</u>		--		
<u>Documentazione allegata</u>		--		
<u>Progettista</u>		Ing. Emilio Salsi		

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
.ALL 1	Ambiente	AUSL e ARPA di Reggio Emilia	Reggio Emilia	--
<u>WBS coinvolte</u>		--		
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>L'Azienda USL di Reggio Emilia e l'ARPA sezione provinciale di Reggio Emilia hanno fornito le proprie osservazioni, con nota congiunta del 18/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123532 del 18/05/2011.</p> <p>1. Al fine di valutare i principali impatti ambientali e sanitari dell'opera all'esame della Conferenza, è stata evidenziata l'esigenza di effettuare una specifica analisi sui volumi di traffico che transitano sulla rete viaria ordinaria in modo da individuare, in accordo con le amministrazioni comunali interessate, le mitigazioni con minor impatto sul territorio.</p> <p>2. Pertanto, dovranno essere specificati i volumi di traffico attuali e che verranno generati o attratti dalla nuova arteria stradale, le quote di traffico che si trasferiranno sulla nuova autostrada e quali modifiche subiranno i flussi di traffico nelle strade poste in vicinanza del casello di Reggiolo.</p> <p>In particolare, è stata segnalata una criticità nelle frazioni di Villanova, Villarotta, Brugno e nel comune di Rolo.</p> <p>3. Riguardo alla frazione di Villanova, è stato richiesto di valutare, nel progetto definitivo, la possibilità di una viabilità alternativa all'attraversamento della frazione, attualmente mediante la SP43, considerato che si ritiene che la nuova autostrada possa comportare un ulteriore rilevante aumento del traffico pesante da e per l'area bassa mantovana e bassa modenese. Considerato, quindi il forte impatto ambientale, in particolare per inquinamento acustico ed atmosferico, oltre alle necessarie opere di mitigazione, si dovrà rivedere la connessione del centro abitato con la zona industriale attraverso percorsi ciclopedonali.</p> <p>4. Riguardo al comune di Rolo, segnalando come la realizzazione del nuovo asse autostradale possa portare ad un aggravio del traffico di attraversamento del centro abitato, ARPA e AUSL ritengono importante valutare la possibilità di viabilità alternative per l'attraversamento del paese di Rolo.</p> <p>5. Poiché le frazioni di Villarotta e Brugno sono attraversate dalla viabilità ordinaria individuata per il passaggio dei mezzi operativi nella fase di cantiere, su tali situazioni dovranno essere indicati in dettaglio i percorsi preferenziali a più basso impatto sulla collettività, valutando anche l'eventuale necessità di strategie organizzative diverse (quali sensi unici od orari vincolati), al fine di garantire ai residenti la sicurezza e l'accessibilità del territorio e contenere le problematiche igienico sanitarie dovute al traffico veicolare (inquinamento acustico ed atmosferico).</p> <p>6. In relazione al campo base previsto nel territorio del Comune di Reggiolo, il cantiere e la futura sede del casello autostradale si trovano nelle adiacenze della zona industriale Rame, per la quale esiste un progetto di collegamento della rete fognaria al depuratore di Reggiolo, già compreso nel Piano d'Ambito e già parzialmente finanziato. Si ritiene necessario prevedere un progetto integrato per lo smaltimento delle acque reflue di cantiere e del futuro casello autostradale in relazione all'area industriale Rame e relativo collegamento al depuratore esistente.</p> <p>Relativamente al sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di prima e seconda pioggia, concordando con i criteri di progettazione indicati, in fase di redazione del progetto definitivo dovrà essere puntualmente definito il ricettore finale di tale scarico, anche ai fini della predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale. Nel progetto definitivo dovrà inoltre essere previsto un piano di sicurezza finalizzato alla salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee, che preveda le procedure di intervento in caso di sversamenti accidentali nell'area di cantiere di sostanze pericolose. In merito alla necessità di acque, soprattutto a scopo non potabile, si chiede di riportare nel progetto definitivo una stima delle necessità per tipologia di utilizzo, considerando anche la possibilità di riutilizzo delle acque reflue derivanti dal ciclo produttivo.</p>				

7. Relativamente alle emissioni in atmosfera, segnalando il nuovo decreto legislativo cui far riferimento, sono state richieste, per le fasi di cantiere, precisazioni in merito ai sistemi di abbattimento delle polveri prodotte nell'impianto di confezionamento del calcestruzzo.

8. E' necessario prendere in considerazione i quantitativi di polveri derivanti dal transito dei mezzi pesanti su aree non asfaltate; sono state fatte delle precisazioni relativamente alle stime dei valori e alla modellistica adottata ed è stato, inoltre, richiesto un aggiornamento dei valori di input per i modelli di calcolo delle emissioni in atmosfera in fase di esercizio. E' richiesta la definizione degli impatti valutandoli come percentuale di incremento rispetto ai valori esistenti e conseguente mancato rispetto dei VL normativi. E' stata richiesta la descrizione degli accorgimenti da adottare per ridurre l'impatto nei casi in cui la distanza residenziale-strada sia inferiore ai 100m (come per esempio nel caso del ricettore residenziale più esposto che si trova sulla viabilità di adduzione (2RE) in Comune di Luzzara ad una distanza di soli 23 metri dal bordo carreggiata).

9. Relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale, per ogni componente (aria, acqua, suolo), sono state specificate ulteriori indicazioni da effettuare e osservazioni da tenere in considerazione nelle successive fasi progettuali (come ad esempio la determinazione dei punti soggetti a monitoraggio, valutazione degli inquinanti potenzialmente più critici, modalità delle misurazioni, collocazione dei ricettori per i quali si propone il monitoraggio nelle tre fasi individuate di AO/CO/PO).

10. Per la componente acqua si chiede di individuare degli indicatori rappresentativi, di facile gestione, integrabili e confrontabili con la rete di monitoraggio esistente. Per la componente suolo si prevede la sola esecuzione di indagini per la definizione dei parametri chimico-fisici dei terreni interessati dal progetto. Oltre a tale caratterizzazione, per eventuali aree soggette a trasformazione che a fine lavori verranno restituite ad uso agricolo (aree di cantiere, controstrade di servizio/piste di cantiere), in post-operam si dovrà accertarne la qualità attraverso opportune analisi chimico fisiche.

11. In relazione a rumore e vibrazioni, lo studio di impatto acustico dovrà contenere tutta la documentazione prevista dalla Delibera della Giunta Regionale 673/04 della Regione Emilia Romagna, inerente "Criteri tecnici per la redazione della documentazione di previsione di impatto acustico e della valutazione del clima acustico ai sensi della LR 9 maggio 2001, n. 15 recante "Disposizioni in materia di inquinamento acustico", per le infrastrutture stradali. Ad opera ultimata, inoltre, dovrà essere previsto il collaudo nei ricettori in cui è prevista l'installazione di una mitigazione acustica, nonché nei ricettori per i quali si è deciso di non installare mitigazioni. E' stata richiesta la verifica della conformità alla legislazione nazionale in riferimento ai limiti acustici per i ricettori produttivi/artigianali.

In particolare, per il tratto di Villarotta di Luzzara, è stato richiesto di valutare la possibilità di installare una adeguata mitigazione acustica, proponendo la costruzione di una duna per l'abbattimento sonoro, in sostituzione all'intervento di afforestazione previsto.

12. In caso di presenza di più sorgenti sonore, occorre definire in modo chiaro la metodologia per valutare la concorsualità, metodologia che in fase di progetto preliminare non è stata considerata.

13. E' stata richiesta la mitigazione dei ricettori anche nel tratto di Cispadana già esistente, in considerazione all'aumento di traffico che questa nuova opera potrà produrre anche in tali ricettori.

14. Per quanto riguarda il piano di monitoraggio acustico, sono state fornite indicazioni sulle misure da effettuare, sono stati individuati i ricettori su cui porre particolare attenzione ed è stato proposto, per quanto riguarda il post opera, di monitorare almeno un ricettore per ciascuna tipologia di tratta, in analogia con la matrice rumore, nei periodi di massimo traffico soprattutto pesante.

15. In riferimento alla sicurezza dei cantieri, è stato fornito un elenco delle documentazioni da presentare nella successiva fase di VIA, specificando che durante la realizzazione dell'opera dovranno essere applicate le Note Interregionali emanate dalle Regioni Toscana e Emilia Romagna nell'ambito della sicurezza nelle grandi opere.

16. Infine, in relazione agli edifici in progetto, in fase di VIA dovrà essere fornita tutta la documentazione prevista per la realizzazione di nuovi insediamenti (pratica NIP).

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

I rilievi sopra sintetizzati, e riportati nella predetta nota P.G.2011.0123532 del 18/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, potranno essere approfonditi in fase di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale e pertanto sono rinviati alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), da effettuarsi a cura del Ministero dell'Ambiente sul progetto definitivo.

In particolare, l'elaborazione di un completo studio specifico sul traffico attuale e futuro (ante e post operam), presupponendo un maggiore grado di approfondimento che non inerisce il livello preliminare del progetto all'esame dell'attuale Conferenza, sarà effettuata nell'ambito dello Studio di impatto Ambientale da predisporre insieme al progetto definitivo dell'opera.

Inoltre, con specifico riferimento alle richieste di valutare l'introduzione nel progetto di varianti agli abitati di Villanova, in Comune di Reggiolo, e di Rolo, si rinvia a quanto evidenziato nella seduta conclusiva della Conferenza di Servizi dal Presidente, che, ribadendo la natura e l'oggetto specifico della Conferenza stessa nonché i vincoli derivanti dalla disciplina in materia di realizzazione di opere pubbliche, ha dato atto che, trattandosi di opere complementari di raccordo con il sistema viario esistente, le stesse potranno essere finanziate dalla Regione con appositi canali di finanziamento, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti locali interessati richiedenti che ne definiscono il quadro programmatico ed il livello di priorità del finanziamento e dell'esecuzione.

Il Presidente ha inoltre evidenziato al riguardo che le stesse varianti potranno essere ricomprese nel progetto dell'opera autostradale qualora, a seguito di un aggiornato studio di traffico da effettuarsi in sede di predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), dovesse emergere la necessità di implementare la viabilità di adduzione all'opera autostradale per mitigare gli impatti indotti dal traffico sui centri abitati di Villanova e di Rolo.

Il Presidente ha ricordato, altresì, sempre con riferimento alle sopra citate varianti, l'impegno della Regione a verificare la possibilità di finanziare l'opera, successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'Autostrada Cispadana, attraverso specifici canali di finanziamento, al fine di consentire l'avvio della realizzazione delle varianti, contestualmente a quello dell'opera autostradale oggetto di concessione.

Relazione di ottemperanza:

VIABILITA' E TRAFFICO

L'analisi trasportistica svolta sull'area dei comuni di Reggiolo ha mostrato che Autostrada Cispadana ha un impatto positivo per la viabilità principale che attraversa i centri abitati, si vedano a tal proposito i grafi con le reti differenza tra lo scenario progettuale e programmatico riportate all'interno dell'elaborato PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A "Analisi trasportistica".

Non si rilevano criticità relative ai flussi di traffico negli abitati di Villanova, Villarotta, Brugneto e nel comune di Rolo.

In merito alla richiesta esposta al punto 3) del parere, riguardante la previsione di una viabilità alternativa all'attraversamento della frazione di Villanova, si rappresenta che tale richiesta è stata respinta dal Presidente della conferenza (vedasi parere ID 56.1)

Per quello che riguarda l'attraversamento delle frazioni di Villarotta e Brugneto, l'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

LA RICHIESTA DI MATERIALI INERTI

Un'attenta analisi dei poli estrattivi utilizzabili per la costruzione dell'infrastruttura in oggetto ha portato alla definizione di un'apposita sezione del Progetto Definitivo. E' stato effettuato uno specifico approfondimento circa l'attuazione dei PIAE e PAE delle province interessate e di quelle limitrofe (Reggio Emilia, Modena, Ferrara e Bologna) per individuare i poli già pianificati dai quali è possibile identificare i quantitativi necessari alla realizzazione del progetto; tra le altre informazioni sviluppate nella sezione progettuale afferente a tale approfondimento tecnico è contenuta anche la rete dei percorsi previsti e i punti che dovrebbero essere oggetto di interventi migliorativi per consentire il transito in sicurezza della mobilità veicolare ed operativa di cantiere. Gli approfondimenti progettu

sono sviluppati nell'ambito della seguente documentazione: **0 4 1 Poli estrattivi e centri di produzione** ed in particolare per i percorsi di cantiere, nell'elaborato: **PD_0_000_0KK00_0_CD_PL_01_A "Localizzazione dei poli di approvvigionamento dei materiali per rilevati e degli impianti di lavorazione inerti e percorsi di collegamento alla Cispadana"**.

Ciò premesso, si precisa che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").

CAMPO BASE REGGIOLO

L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

EMISSIONI IN ATMOSFERA

L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

Emissioni in atmosfera in fase di cantiere

La metodologia di stima delle emissioni da opere stradali in fase di cantiere combina il procedimento utilizzato dal Road Construction Emission Model, sviluppato dal Sacramento Metropolitan Air Quality Management District e aggiornato al luglio 2009 (versione 6.3.12 - <http://airquality.org/>), con il calcolo delle emissioni esauste prodotte dai mezzi di trasporto materiale, basato sui fattori di emissione in funzione della distanza da essi percorsa. Attraverso i dati disponibili si sono stimati i seguenti tipi di emissione:

- esauste, prodotte dalla combustione nei veicoli a motore circolanti nell'area (camion di movimentazione terra alimentati a gasolio e macchine da cantiere) e dall'accesso all'area dei mezzi privati del personale impiegato nei cantieri;
- per il PM10 ed il PM2.5, risollevarono di polveri generate dai lavori e depositate sulla superficie di cantiere.
- esauste, prodotte dalla combustione nei veicoli a motore che raggiungono/si allontanano dall'area (camion per il trasporto di materiali)

Le emissioni delle macchine da cantiere dipendono dal tipo e dalla durata dell'attività, oltre che dall'estensione del cantiere.

Il contributo emissivo dei veicoli privati in accesso al cantiere, di minore entità rispetto agli altri, è stimato in base al numero di persone impiegate nel cantiere e alla lunghezza media del tragitto casa-lavoro del personale.

La stima delle emissioni da risollevarono utilizza il dato di superficie massima coinvolta giornalmente dalle attività di cantiere.

Le emissioni vengono valutate per diverse fasi dell'attività di cantiere:

- scorticamento e dissodamento
- drenaggio e opere accessorie
- scavo
- pavimentazione

Il calcolo può essere effettuato a due livelli di dettaglio: il primo livello, che è quello qui utilizzato, richiede un limitato numero di dati in ingresso, di tipo aggregato:

- lunghezza e area complessiva del cantiere
- numero e lunghezza dei viaggi giornalieri di movimentazione materiali
- superficie massima giornaliera di cantiere
- database di fattori di emissione da utilizzare
- anno di inizio lavori e durata

La valutazione delle emissioni esauste dell'attività di trasporto dei materiali (materiali da costruzione in ingresso nel cantiere e materiali scavati in uscita dal cantiere per essere smaltiti) è invece basata sulla disponibilità di conteggi giornalieri riferiti ad alcuni tratti di viabilità esterna all'area. La stima di queste emissioni viene pertanto associata a sorgenti lineari spazialmente distribuite (visibili nelle mappe sottostanti come tratti stradali evidenziati in nero), e viene effettuata sulla base del numero di viaggi, la loro lunghezza e l'emissione inquinante dai camion per unità di percorso (g/mile).

Nella valutazione delle emissioni in fase di cantiere sono riportati i risultati delle emissioni di NOX, PM10, PM2.5, composti organici reattivi (ROG) e CO, su base giornaliera e annuale.

Emissioni in atmosfera in fase di esercizio

La stima delle emissioni inquinanti da traffico stradale è oggetto di una metodologia ufficiale europea che mantiene aggiornate, sulla base delle nuove informazioni messe a disposizione dalla ricerca, le indicazioni per la stima delle emissioni a partire dai fattori d'emissione ("**Emission Factors**" = **EF**, valori di emissione per unità di percorrenza), relativi ai singoli veicoli appartenenti a categorie codificate.

Tale metodologia è implementata in un programma informatico, denominato COPERT, concepito per calcolare emissioni da traffico aggregate a livello nazionale. COPERT è stato realizzato a cura dell'Università della Tessalonica (Grecia), su incarico dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA), nell'ambito delle attività del Centro Tematico Europeo sull'Atmosfera e sul Cambiamento Climatico (ETC-ACC). Distribuito per la prima volta nel 1989, è stato aggiornato negli anni, fino alla versione attuale (COPERT 4), rilasciata nel 2007 (Samaras et al., 2007).

Sulla base della metodologia COPERT, è stato sviluppato da ARIANET S.r.l. un programma di calcolo delle emissioni inquinanti da traffico stradale denominato TREFIC (*TRaffic Emission Factor Improved Calculation*). TREFIC prevede, per molti degli inquinanti atmosferici tipici del traffico (NO_x, N₂O, SO_x, VOC, CH₄, CO, CO₂, NH₃, particolato, metalli pesanti, diossine e furani), la valutazione degli EF in termini di massa d'inquinante emessa per unità di percorrenza (g/km). Tali coefficienti dipendono:

- dal tipo di carburante (benzina con o senza piombo, gasolio, gpl);
- dal tipo di veicolo (motociclo, autovettura, veicolo commerciale leggero o pesante, autobus);
- dalla velocità media di percorrenza o dal tipo di strada percorsa (urbana, extraurbana, autostrada);
- dalla cilindrata del motore per i veicoli passeggeri e dalla portata nel caso di veicoli commerciali;
- dall'età del veicolo, o più precisamente dall'anno di immatricolazione e dal chilometraggio complessivo.

L'età del veicolo permette di risalire alla tecnologia costruttiva, normata dalle varie direttive che in ambito europeo hanno nel tempo regolamentato le massime emissioni dei nuovi motori prodotti. Tale informazione consente anche di legare il fattore d'emissione allo stato di efficienza e di manutenzione del veicolo stesso.

Nel calcolo delle emissioni da traffico veicolare effettuato per il presente studio, utilizzando TREFIC, è stata implementata la recente metodologia COPERT 4 per NOX, SO2, NMVOC, CO, NH3.

Riguardo a PM10 e PM2.5, si è scelto di utilizzare la metodologia proposta dall'istituto IIASA (Klimont et al., 2002), che fornisce fattori di emissione per il particolato da combustione e per il particolato "non esausto", emesso durante la marcia del veicolo dall'usura di freni e pneumatici e dall'abrasione del manto stradale. La scelta è stata dettata dalla confidenza in una metodologia consolidata, e più

completa rispetto alla metodologia COPERT.

Nell'ambito delle azioni di mitigazione ambientale sono stati previsti specifici interventi per il contenimento dell'emissioni di CO₂ attraverso l'introduzione di due tipologie vegetazionali, di cui si riporta una breve descrizione:

Tipologia I1 – Bosco filtro con funzione di mitigazione per l'aria

Nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento (interconnessioni) per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione sono state adottate tipologie che garantiscano un'alta efficienza mitigativa nei confronti della qualità dell'aria. Tale obiettivo verrà perseguito attraverso la messa a dimora di piante con sesto di impianto denso e con capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell'aria (elevata attività fisiologica di produzione primaria e elevata rugosità degli apparati fogliari e della corteccia).

Tipologia I2 – Arbusteto filtro con funzione di mitigazione per l'aria

Nelle aree maggiormente soggette a concentrazioni di inquinamento (interconnessioni) per effetto dei flussi di ingresso e uscita o per effetto di fenomeni di accelerazione/decelerazione sono state adottate soluzioni tipologiche che garantiscano un'alta efficienza mitigativa nei confronti della qualità dell'aria.

Tale obiettivo verrà perseguito anche attraverso la messa a dimora di arbusti per saturare gli spazi vicini al sedime dell'autostrada, in quanto tali aree, per esigenze di sicurezza stradale, non possono essere oggetto di piantumazioni arboree. Nella scelta delle specie si sono favorite quelle che presentano capacità eco-fisiologiche di disinquinamento dell'aria (elevata attività fisiologica di produzione primaria e elevata rugosità degli apparati fogliari e della corteccia).

Per un maggior approfondimento riguardo alle specie utilizzate e relativi sestii d'impianto si rimanda al par. 2.3.3 dell'elaborato **PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale"**.

MONITORAGGIO

Il Piano di Monitoraggio redatto per il Progetto Definitivo è stato sviluppato per quello che attiene alle emissioni in atmosfera per le seguenti aree: autostrada, le viabilità d'adduzione e relative aree di cantiere, cave, depositi e viabilità di servizio.

I parametri oggetto di monitoraggio della fase Ante Operam sono stati:

- Ozono (O₃);
- Ossidi di azoto (NO_x, NO, NO₂);
- Polveri (PM₁₀);
- Polveri Totali Sospese (PTS);
- Monossido di carbonio (CO);
- Ossidi di Zolfo (SO₂);
- BTX (Benzene, Toluene, Xilene);
- Metalli pesanti (Piombo, Arsenico, Cadmio, Mercurio, Nicheli);
- IPA.

Per il monitoraggio della componente suolo sono stati individuati i seguenti parametri chimici:

- pH;
- contenuto di sostanze nutritive per le piante: P assimilabile, K assimilabile, N totale (per i soli orizzonti superficiali);
- contenuto di basi scambiabili (Ca, Mg, K, Na);
- contenuto in metalli pesanti ed idrocarburi: As, Cd, Cr, Cr VI, Cu, Hg, Ni, Pb, Zn, Idrocarburi.

RUMORE E VIBRAZIONI

DGR 673/04

L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto definitivo.

CONCORSUALITA'

Nel caso in cui si abbia effettiva concorsualità, fermo restando che ogni infrastruttura distinta deve rispettare il "proprio" limite, occorre anche verificare il rispetto "concorsoale" da parte del rumore di entrambe le infrastrutture, che sommati debbono comunque rientrare nel limite più alto fra i due. Si sottolinea come il meccanismo della concorsualità si attivi solo in caso di superamento dei limiti, mentre se la realizzazione di una nuova infrastruttura non innesca tale superamento, non risulta necessario limitare la rumorosità della nuova infrastruttura in modo da lasciare margine per le esistenti.

Si può invece concludere che, se si va a realizzare una nuova infrastruttura in prossimità di una esistente, che da sola rispettava i limiti, se per effetto della nuova infrastruttura questi vengono ad essere superati, allora non si può pretendere che il gestore della infrastruttura già esistente venga chiamato a concorrere al risanamento (come potrebbe interpretarsi da una lettura pedissequa del D.M.Amb. 29/nov/2000), e l'onere del risanamento spetta per intero a chi realizza la nuova infrastruttura.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Piano di monitoraggio della componente rumore risponde alla finalità di garantire il controllo e la verifica del clima acustico durante l'esercizio della nuova infrastruttura ed in particolare con il massimo carico veicolare previsto.

Artigianale/Produttivo/Allevamenti

Il calcolo eseguito con il programma Citymap ha fornito risultati caratterizzati da valori assai bassi, ovunque rispettosi dei limiti vigenti (espressi come valore combinato del limite di pertinenza stradale e del limite determinato dalla classificazione acustica del territorio, sulla base del DPR 142/2004).

I risultati delle simulazioni evidenziano superamenti dei limiti di accettabilità presso recettori residenziali abitati (LZ020 e RG020). Presso LZ020 si è agito con la sola posa di asfalto fonoassorbente, mentre presso RG020 si è prevista una mitigazione acustica. Gli altri ricettori censiti tra cui anche stabilimenti produttivi non necessitano di alcuna mitigazione.

Si specifica in fine che limiti che sono stati presi in considerazioni nel calcolare i superamenti sono indipendenti dalla tipologia di ricettore.

Villarotta

Dalle modellazioni effettuate, eseguite con il modello Citymap citato sopra, non risulta necessario individuare mitigazioni acustiche per l'abitato di Villarotta.

Barriere su tratti stradali esistenti

Lo Studio di Impatto Ambientale, al fine di garantire l'attenuazione degli impatti implicabili alla realizzazione dell'infrastruttura in progetto, può prevedere interventi specifici solo nell'ambito dell'Autostrada Cispadana e delle relative viabilità e non può agire sulle infrastrutture esistenti sul territorio anche se coinvolte dai cambiamenti del traffico che si svilupperanno.

Pertanto l'impatto acustico subito da alcuni ricettori della bretella Cispadana esistente, peraltro non direttamente ascrivibile alle opere di progetto ma spesso determinato da altre viabilità, non è stato oggetto di studio nello sviluppo del Progetto Definitivo.

Monitoraggio dei cantieri

L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

Monitoraggio delle vibrazioni

L'osservazione ha permesso di informare correttamente i contenuti del Progetto Definitivo.

LA SICUREZZA DEI CANTIERI

Nella stesura del Progetto Definitivo si è provveduto all'aggiornamento delle linee guida per la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento, in base all'evoluzione del progetto stesso. Le richieste avanzate saranno segnalate nel documento in questione (4699_PD_0_000_00000_0_SZ_RH_01_A) ad uso del Coordinatore per la Sicurezza in Fase di Progettazione che dovrà redigere il PSC allo scopo di valutarne nella successiva fase del progetto

esecutivo, quando dovranno specificatamente verificarsi l'applicabilità, la consistenza degli eventuali oneri aggiuntivi che queste dovessero comportare, i soggetti che se ne dovessero far carico, nonché le specifiche modalità di applicazione.

EDIFICI IN PROGETTO

In riferimento alla tematica edifici in progetto si prende come riferimento il contributo ARPA AUSL alla conferenza dei servizi preliminare (PG.2011.0123532 del 18/05/2011) di cui si riporta di seguito il testo integrale:

In relazione agli edifici in progetto non è possibile esprimere una valutazione esaustiva per carenza documentale, trattandosi di progetto preliminare. La pratica VIA dovrà contenere tutta la documentazione prevista per la realizzazione di nuovi insediamenti (pratica NIP).

In ogni caso, per maggior chiarezza, si fa presente fin d'ora che:

1. *tutti i locali in cui si prevede una permanenza prolungata di personale dovranno essere dotati di areazione ed illuminazione naturali e di idoneo impianto di riscaldamento;*
2. *locali adibiti a servizi igienici e spogliatoi, se privi di aerazione naturale, dovranno essere dotati di ventilazione forzata;*
3. *se si prevedono impianti di ventilazione artificiale dovranno essere forniti gli schemi e le portate;*
4. *dovranno essere presentati i lay-out dei locali adibiti ad attività lavorative, servizi e mensa;*
5. *i locali destinati ad uffici devono essere illuminati ed areati naturalmente;*
6. *per le casse manuali ai caselli in cui è prevista la presenza di personale dovranno essere dettagliate gli accorgimenti finalizzati alla tutela degli addetti dai rischi dovuti ad esposizione a rumore, inquinanti aerodispersi, posture incongrue, videoterminali, sicurezza ecc;*
7. *la realizzazione delle rimesse, sia fuori terra che interrato, dovrà avvenire nel rispetto del Decreto Ministeriale 1 febbraio 1986. E' fatto salvo l'obbligo di Certificato Prevenzione Incendi qualora le rimesse siano destinate ad ospitare più di 9 veicoli;*
8. *considerata la presenza di una officina, nel caso in cui si ipotizzino operazioni di saldatura, verniciatura e/o altre lavorazioni che producano inquinanti, occorrerà prevedere sistemi di aspirazione localizzata.*

Risposte per punti:

1. Tutti i locali in cui è prevista la permanenza prolungata di personale sono dotati di areazione ed illuminazione naturale. Sugli elaborati progettuali sono riportati i relativi rapporti aereo-illuminanti, i quali rispettano i regolamenti di Igiene. In generale per gli uffici, i locali aperti al pubblico, gli spogliatoi e le camere delle foresterie è stato garantito un rapporto di illuminazione superiore a 1/8 e un rapporto di areazione superiore ad 1/16. I servizi igienici invece sono in parte areati naturalmente ed in parte con ventilazione meccanica. Tutti i locali in cui è previsto il soggiorno di personale o di utenti sono riscaldati con sistemi di vario tipo.
2. Tutti gli spogliatoi sono dotati di areazione ed illuminazione naturale, i servizi igienici invece sono dotati solo in parte di areazione naturale, per questi è stata prevista la ventilazione meccanica.
3. Gli impianti di ventilazione artificiale sono stati progettati in conformità alla normativa e alla legislazione vigente. Gli elaborati di progetto riportano i dati tecnici degli impianti.
4. Per tutti gli edifici sono riportate le piante con le disposizioni degli arredi e delle postazioni di lavoro, sono riportate inoltre le attrezzature dei locali di servizio quali aree comuni, servizi e mensa. Le postazioni di lavoro garantiscono una superficie media per addetto ampiamente superiore ai minimi dei regolamenti normativi, sono stati previsti infatti almeno circa 12 mq per addetto.
5. Gli uffici risultano tutti dotati di areazione ed illuminazione naturale, con rapporti aereo-illuminanti superiori rispettivamente a 1/16 e 1/8.

6. In ogni casello sono previste 2 casse che, in caso di necessità, possono operare con personale. In normalità la barriera di esazione viene esercitata completamente in automatico. Il vano destinato al personale è pressurizzato rispetto all'ambiente esterno e, anche a finestrino aperto, il flusso dell'aria è dall'interno verso l'esterno. Non è possibile che gli inquinanti aerodispersi raggiungano l'interno della cabina. Le cabine previste in progetto sono del tipo ASPI 817R che è la soluzione standard che Autostrade per l'Italia utilizza nei nuovi impianti.
7. Le autorimesse interraste sono state previste secondo quanto prevede il D.M. 01/02/1986, sia per quanto riguarda gli accessi, i sistemi di aereazione, i percorsi di fuga, le zone filtro ecc., sia per quanto riguarda le dotazioni impiantistiche. Il Parere del Comando dei Vigili del Fuoco competente verrà acquisito in fase di V.I.A., mentre il Certificato di Prevenzione Incendi verrà acquisito al termine dei lavori.
8. Le officine presenti nei fabbricati di servizio sono state previste per l'esecuzione delle manutenzioni ordinarie dei mezzi meccanici in dotazione al personale di servizio dell'Autostrada e per l'esecuzione di modesti interventi di riparazione. Non sono previsti all'interno delle officine lavori di saldatura e verniciatura. Qualora, in seguito, si ravvisasse la necessità di eseguire tali lavorazioni dovranno essere installati tutti i presidi previsti in materia di sicurezza del lavoro.

Riferimento elaborati del PD

PD_0_A00_ACS00_0_SD_PP_01-26;
 PD_0_0000_TC00_0_ON_TP_01;
 PD_0_0000_TC00_0_ON_TP_02;
 PD_0_0000_TS00_0_ON_TP_01;
 PD_0_0000_TS00_0_ON_TP_02;
 PD_0_0000_TS00_0_ON_TP_03.
 PD_0_000_0KK00_0_CD_PL_01_A "Localizzazione dei poli di approvvigionamento dei materiali per rilevati e degli impianti di lavorazione inerti e percorsi di collegamento alla Cispadana"
 PD_0_000_0KK00_0_KK_RT_01_A "Localizzazione cantieri – Relazione"
 PD_0_000_0MA00_0_MA_RG_01_A "Relazione descrittiva generale"
 PD_0_000_00000_0_MN_RG_01_A "Relazione generale"
 PD_0_000_00000_0_IA_RG_11 Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.."

Documentazione allegata

--

Progettista

Ing. Marco Bonfanti - Arch. Sergio Beccarelli

ID Parere	Tema	Ente	Provincia	Comune
.ALL 2	Idraulica	Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara	--	--
<u>WBS coinvolte</u>	--			
<p><u>Testo del Parere:</u></p> <p>Il rappresentante del Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara ha illustrato i propri rilievi nella seduta del 18/5/20011 ed ha depositato la nota del 16/05/2011, acquisita al protocollo regionale con il P.G.2011.0123558 del 18/05/2011, nella quale sono formulate osservazioni e prescrizioni di carattere generale ritenute necessarie per garantire il mantenimento della corretta funzionalità delle canalizzazioni demaniali presenti nel comprensorio di competenza intersecate, o comunque interessate, dal percorso dell'infrastruttura autostradale regionale e dalle opere di raccordo alla viabilità minore esistente.</p> <p>1. Il Consorzio ha precisato che, prima dell'esecuzione dei lavori, dovrà essere acquisita per ogni interferenza con la rete di bonifica la concessione ai sensi del R.D. 368/1904 in materia di Polizia Idraulica e che la stessa concessione sarà rilasciata in seguito alla presentazione del progetto esecutivo di ogni singola opera, elaborato sulla base delle indicazioni tecniche e di maggiore dettaglio che verranno prescritte nella fase di progettazione definitiva.</p> <p>Il Consorzio ha fornito per la successiva fase progettuale le indicazioni tecniche che di seguito sinteticamente si riassumono:</p> <p>2. tutti i manufatti sottopassanti l'autostrada Cispadana e le strade di raccordo con la viabilità minore dovranno essere realizzati nell'alveo attuale evitando, o riducendo al minimo possibile, il ricorso a rettifiche degli attuali tracciati delle linee idrauliche;</p> <p>3. negli attraversamenti realizzati mediante la posa di scatolari, i tombinamenti dovranno essere prolungati, sia a monte che a valle, in modo da mantenere una distanza utile minima di ml. 5,00 tra la frontina del manufatto e il piede esterno del rilevato stradale o del relativo fosso di guardia. La recinzione di delimitazione dell'autostrada dovrà essere conformata in modo da consentire l'utilizzo dei 5,00 ml. richiesti per il passaggio dei mezzi consorziali da una sponda all'altra del canale;</p> <p>4. nei punti d'intersezione in cui si realizzeranno ponti a luce libera si dovranno strutturare i manufatti in modo da evitare il posizionamento di pile di appoggio all'interno dell'alveo del canale e mantenere un franco minimo di ml. 1,00 tra il sottotrave e il piano campagna o la sommità arginale del punto intersecato;</p> <p>5. nei ponti a luce libera dovranno inoltre essere previsti, sia in destra che in sinistra idraulica, appositi sottopassi all'arteria stradale, realizzati lungo la canalizzazione demaniale o nelle immediate vicinanze, con una larghezza minima di ml. 4,00 ed un'altezza utile minima di ml. 5,00, posizionati a quota tale da evitare ristagni di acque meteoriche sul piano di transito;</p> <p>6. se i sottopassi di cui al punto precedente saranno posizionati non in linea con il canale ma nelle immediate vicinanze, dovranno essere previste apposite strade di raccordo tra gli stessi e la canalizzazione dotate, se necessario, delle rampe di salita e discesa dagli argini. Tali strade di raccordo dovranno essere appositamente strutturate tramite massetto in stabilizzato di adeguato spessore in modo da essere percorribili, anche in condizioni di avversità climatiche, con i mezzi abitualmente impiegati per la manutenzione e la gestione della canalizzazione;</p> <p>7. la quota di fondo di ciascun attraversamento sarà fissata dal Consorzio in fase di progettazione esecutiva. Le quote saranno collegate a caposaldi in uso al consorzio da richiamarsi esplicitamente negli elaborati grafici da presentare in fase di richiesta di concessione. In linea generale la quota di imposta dei manufatti sarà prescritta almeno 30 cm. più bassa della quota originaria di fondo dell'alveo. Al fine del posizionamento altimetrico del manufatto si dovrà fare riferimento ai soli caposaldi quotati evitando di basarsi sulle quote di fondo attualmente presenti potenzialmente condizionate da depositi temporanei di melme;</p>				

8. gli scatolari da impiegarsi per i tombinamenti dovranno essere dimensionati in modo da garantire una portata corrispondente alla portata della canalizzazione in cui saranno inseriti senza determinare innalzamenti di quota a monte del manufatto; dovranno avere altezza tale da rispettare la quota di fondo prescritta dal Consorzio e, nel contempo, mantenere un margine a luce libera di almeno 50 cm. tra l'estradosso superiore e il piano campagna o la sommità arginale;

9. in caso di parallelismo tra canali a cielo aperto e le nuove arterie stradali dovrà essere mantenuta una distanza minima di ml. 10 tra il ciglio più vicino del canale e il piede del rilevato stradale;

10. eventuali modifiche del tracciato dell'alveo dovranno prevedere, a cura e spese del titolare dell'opera viaria, l'acquisizione al demanio dello Stato per opere di bonifica delle superfici necessarie al nuovo tracciato, compreso di frazionamenti ed atti notarili. Inoltre i nuovi tratti dovranno essere realizzati con pendenza e sezioni tali da garantire almeno le attuali portate, sia irrigue che di scolo, dei canali. Le sezioni e i profili proposti per i nuovi tracciati all'atto della richiesta di autorizzazione dovranno essere corredati da apposite relazioni idrauliche.

11. tutti gli interventi di manutenzione straordinaria conseguenti a destabilizzazione delle scarpate nei tratti rettificati dovranno essere eseguiti a cura e spese del titolare dell'opera viabile per un periodo di 5 anni dalla data di collaudo dell'opera;

12. oltre agli interventi sulle sponde e sull'alveo dei canali dovranno essere realizzati, secondo le indicazioni tecniche impartite dal Consorzio, da recepire nel progetto esecutivo, tutte le opere e i manufatti, completi dei meccanismi di manovra, necessari per la regimazione dei flussi delle acque, irrigue e di scolo, che in conseguenza della costruzione delle nuove opere viarie dovranno essere adeguate o spostate;

13. tutti i nuovi manufatti dovranno essere dotati di parapetto o altri dispositivi di protezione antinfortunistica, come previsto dalla legislazione vigente in materia;

- in corrispondenza dei nuovi manufatti realizzati con scatolari dovrà essere previsto il rivestimento di scarpata e fondo del canale per almeno 10 ml. a monte ed a valle del nuovo manufatto;

14. in presenza di ponti a luce libera si dovrà procedere al rivestimento di scarpate e fondo sia nel tratto sottostante l'impalcato che per ulteriori 10 ml. a monte ed a valle dello stesso;

15. in corrispondenza di ponti a luce libera in attraversamento di canali arginati, oltre a quanto prescritto al punto precedente, dovranno essere realizzate su ambedue le arginature apposite diaframature antisifonamento mediante infissione di palancole di adeguato spessore e lunghezza, nel tratto sottostante l'impalcato e per ulteriori 5 ml. a monte ed a valle dello stesso;

16. i criteri generali sopra riportati dovranno essere seguiti anche per la progettazione delle opere necessarie alla viabilità di cantiere, anche se temporanee, interferenti con la canalizzazione demaniale. Tali interventi dovranno essere oggetto di concessione temporanea e se al termine dei lavori dovessero assumere carattere permanente dovrà essere fornito al Consorzio formale richiesta di intestazione dell'atto autorizzativo da parte del nuovo soggetto subentrante. In mancanza di tale atto il manufatto resterà nella piena titolarità dell'ente proprietario dell'autostrada;

17. la progettazione dell'opera dovrà prevedere anche tutti gli interventi necessari per garantire il mantenimento della funzionalità dei corsi d'acqua, di scolo ed irrigui, di competenza privata intersecati dalla nuova autostrada e dalla viabilità di raccordo;

18. tutti gli interventi che si andranno ad attuare sulla canalizzazione dovranno prevedere la realizzazione delle opere provvisorie necessarie ad assicurare la continuità del flusso idraulico durante tutto il periodo di cantiere;

19. in considerazione dell'aggravio derivante al Consorzio dalla realizzazione della nuova arteria stradale si provvederà a stimare, per ogni singolo manufatto dove non sia possibile assicurare la continuità del transito lungo il canale dei mezzi d'opera e del personale, i conseguenti maggiori costi di esercizio che verranno inseriti nel canone annuo di concessione del singolo manufatto;

20. in sede di progettazione esecutiva dovranno essere individuati, e quantificati in portata, i punti di scarico nella canalizzazione demaniale sia delle acque di pioggia depurate che delle acque di seconda pioggia laminate provenienti dalla piattaforma stradale;

21. la struttura prevista all' intersezione tra il canale Salione e la sottostante galleria dovrà essere realizzata mantenendo strutturalmente separate le due opere.

22. Il Consorzio ha precisato che se in corso d'opera venissero apportate modifiche al progetto si dovranno sottoporre le stesse all'esame del Consorzio stesso per verificare l'esigenza di eventuali integrazioni alle presenti prescrizioni. Il Consorzio si è riservato inoltre di comunicare tempestivamente eventuali variazioni strutturali che si dovessero rendere necessarie durante la fase progettuale in corso.

Il Consorzio per una più precisa individuazione delle interferenze ha fornito specifiche planimetrie con evidenziate le Interferenze con l'Autostrada regionale Cispadana e le interferenze con la viabilità di adduzione al sistema autostradale.

Risposta del Presidente della CDS Preliminare:

I rilievi sopra sintetizzati e riportati nella predetta nota P.G.2011.0123558 del 18/05/2011 allegata e parte integrante del presente verbale, sono allo stato degli atti condivisibili, seppur compatibilmente con il livello del progetto all'esame della Conferenza. Gli stessi saranno sviluppati nelle successive fasi progettuali nell'ambito delle quali verrà più propriamente verificata la loro fattibilità, sempre e comunque nel rispetto delle previsioni normative in materia.

In relazione alla richiesta che il concessionario si faccia carico degli interventi di manutenzione straordinaria dovuti a destabilizzazione delle scarpate per un periodo di 5 anni successivi al completamento delle opere, si rinvia a quanto evidenziato dal Presidente nel corso della seduta conclusiva della Conferenza di Servizi: in particolare che tale richiesta, presupponendo un maggiore grado di approfondimento che non inerisce il progetto all'esame della Conferenza, verrà approfondita in fase di progettazione definitiva valutando l'eventuale possibilità di stipulare apposita convenzione con il concessionario stesso.

Infine, con riferimento alla richiesta di prevedere il rimborso dei maggiori costi di esercizio nel caso in cui non sia possibile garantire la continuità di transito sulle sponde dei canali ai mezzi consortili, il Presidente ha inoltre evidenziato nella seduta conclusiva della Conferenza che essa potrà eventualmente essere oggetto di apposita convenzione con il concessionario.

Relazione di ottemperanza:

Il PD ha ottemperato a tutte le richieste del Consorzio, si riportano di seguito le risposte ai punti elencati nel parere del Consorzio di Bonifica:

2) Le interferenze con i canali di bonifica sono state risolte inserendo i manufatti di attraversamento in asse al canale esistente.

3) Tutti i manufatti di attraversamento sono stati prolungati all'esterno della recinzione autostradale al fine di garantire un passaggio utile di 5.0m dedicato ai mezzi d'opera consorziali.

4) I ponti sono stati previsti tutti a luce unica senza strutture in alveo; le spalle sono esterne al ciglio spondale/arginale ed arretrate, rispetto a quest'ultimo, di almeno 2 m. Il franco d'aria tra il piano campagna e l'intradosso del ponte è di minimo 1.0 m.

5) e 6) Dove possibile, compatibilmente con la livelletta stradale e compatibilmente con la prescrizione di mantenere il rilevato autostradale basso sulla campagna, si è previsto il passaggio libero per i mezzi consorziali sotto il ponte con pista e laterali di larghezza minima 4.0m. Dove la luce del ponte non consentiva di ospitare il passaggio su sponda dei mezzi si è provveduto ad inserire, all'esterno dell'alveo, dei sottopassi scatolari di dimensioni B=4.0 m e H=5.0m. Infine in alcuni casi, concordati con il Consorzio, si è rinunciato al passaggio diretto dei mezzi, che viceversa verrà garantito mediante strade di servizio che sfruttano i cavalcavia/sottovia di progetto.

7) Nella progettazione dei tombini scatolari si è sempre previsto uno sprofondamento di almeno 30cm.

8) Gli scatolari garantiscono il transito della portata a piene rive determinata come portata media nel tratto di canale oggetto di modellazione idraulica senza tenere conto di eventuali strozzature presenti dovute ai manufatti esistenti. La portata di progetto transita all'interno dei manufatti garantendo sempre un franco d'aria di almeno 50cm tra l'intradosso del tombino e la quota spondale/arginale nonché

ovviamente rispetto alla quota idrometrica raggiunta dalla piena di riferimento.

9) Nei casi di parallelismo tra canali a cielo aperto e nuove arterie stradali si sono sempre garantiti i 10 di distanza, unica eccezione è rappresentata dallo Scolo Chiodarolo in cui a causa dei vincoli presenti non è stato possibile. Si è comunque garantita una fascia di 5m come previsto da norma, sufficiente per l'accesso di mezzi di manutenzione.

10) e 11) Si rimandano tali aspetti alla stipula della convenzione tra il Consorzio ed il Concessionario.

12),13) 14) Si è prevista la realizzazione di opere di regolazione dei canali; il dettaglio e la specifica risoluzione dei manufatti esistenti sarà sviluppato in fase di PE a seguito delle indicazioni e delle richieste del Consorzio. Gli elaborati progettuali riportano la tipologia di manufatti previsti sia per la regolazione delle portate, sia per il passaggio di condotte irrigue interrate sia per l'esecuzione di cavalcafossi su strade poderali.

In corrispondenza dei tombini scatolari si è concordato con il consorzio l'esecuzione di rivestimenti spondali e di fondo di lunghezza 5m previsti a monte e valle dell'opera; per i ponti il rivestimento si estende sotto l'ombra del ponte e per 10m a monte e valle dello stesso. I rivestimenti sono continui su tutta la sezione realizzati con massi di pezzatura 100-300kg e intasati di calcestruzzo. I nuovi manufatti previsti in progetto sono dotati di parapetto.

15) Non essendo interessati dal progetto canali arginati non si sono previste diaframature antisifonamento, le soluzioni in merito agli scavalchi sono comunque sempre state concordate con il Consorzio.

16) Nella fase di cantierizzazione delle opere si seguiranno i criteri elencati dal Consorzio di Bonifica. Si evidenzia inoltre che buona parte della nuova viabilità di cantiere verrà convertita a fine costruzione in strade poderali, gli attraversamenti dei corsi d'acqua avverranno fin dalla fase di cantiere sui tombini definitivi, realizzati in via prioritaria rispetto alla viabilità di cantiere.

17) Si è prevista la risoluzione delle interferenze idrauliche con tutta la rete idrica minore, sia di scolo sia irrigua, prevedendo attraversamenti, deviazioni e nuovi inalveamenti.

18) L'esecuzione delle opere in progetto sarà fatta mantenendo in funzione i canali e fossi esistenti operando o solo dall'esterno, nel caso dei ponti, o realizzando canali di by-pass di analoga sezione a quelli esistenti.

20) Il progetto del sistema delle acque di piattaforma riporta la quantificazione delle portate drenate dalla piattaforma stradale, attraverso una rete di scolo dedicata, riporta il dimensionamento del sistema di laminazione, trattamento e scarico delle acque. Il rilascio delle portate nei canali di bonifica avviene nel rispetto del principio di invarianza idraulica come definito nella Delibera 61/2009 del Consorzio di Bonifica di Ferrara.

21) Il canale Salione non viene più interferito con uno scatolare ma viene solo deviato sotto il viadotto autostradale sovrappassante la strada Maestra adiacente il canale.

I punti 1), 19) e 22) non richiedono risposta in questa sede in quanto rimandano a valutazioni da effettuarsi in sede di progettazione esecutiva o realizzazione delle opere.

Riferimento elaborati del PD

da: PD_0_000_0WP00_0_WW_RI_01_A
a: PD_0_I02_0WP00_0_WW_F2_05_A
da: PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_01_A
a: PD_0_000_0WS00_0_WW_CI_07_A
da: PD_0_000_0WS00_0_WW_RI_04_A
a: PD_0_C11_CWS11_0_WW_P2_01_A

Documentazione allegata

--



AUTOSTRADA
REGIONALE
CISPADANA

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA
dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13

PROGETTO DEFINITIVO

PARTE GENERALE

INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

RELAZIONE DI OTTEMPERANZA AI PARERI DELLA CDS PRELIMINARE

Progettista

Ing. Riccardo Telò