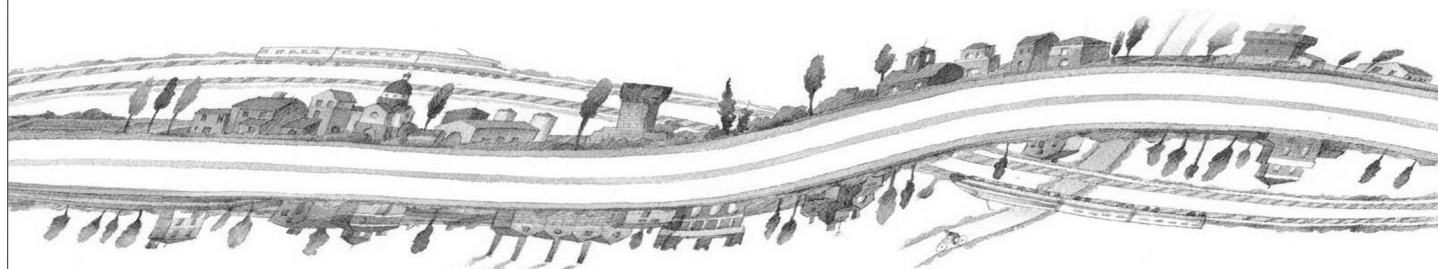


# AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

CODICE C.U.P. E81B08000060009

**INTEGRAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO E SIA COME RICHIESTO  
 CON COMUNICAZIONE PROT. DVA-2013-0014126 DEL 17.06.2013  
 DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
 E DEL MARE (MATTM)**



## SEZIONE NOTA MATTM: ULTERIORI RICHIESTE RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

IL CONCESSIONARIO

*Autostrada Regionale  
 Cispadana S.p.A.*  
 IL PRESIDENTE  
*Graziemo Pattuzzi*



IDENTIFICAZIONE ELABORATO

**ALLEGATO RIC.7.1.2.1**

DATA: **LUGLIO 2013**

SCALA: - -



## INDICE

INTRODUZIONE.....	10
ID 1.1 - SIG.RI BELLODI SILVIO, BELLODI ENZO, BELLODI ALBERTO, VERONESI DAVIDE, RAGAZZI ALMA, RAGAZZI BRUNO, RAGAZZI MICHELE, VERONESI ESTERINA, BERGAMINI ELSA (prot. MATTM DVA-00_2012-0029652) .....	14
ID 1.2 - SIG.RI BELLODI SILVIO, BELLODI ENZO, BELLODI ALBERTO, VERONESI DAVIDE, RAGAZZI ALMA, RAGAZZI BRUNO, RAGAZZI MICHELE, VERONESI ESTERINA, BERGAMINI ELSA (prot. MATTM DVA-00_2012-0029652) .....	14
ID 2.0 - COMUNE DI MASI TORELLO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029910) .....	14
ID 3.0 - RUGGERO LUDERGNANI.....	15
ID 4.0 - MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA BOLOGNA (prot. MATTM DVA-00_2012-0029925).....	15
ID 5.1 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	16
ID 5.2 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	16
ID 5.3 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	21
ID 5.4 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	23
ID 5.5 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	26
ID 5.6 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	27
ID 5.7 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	28
ID 5.8 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030162) .....	29
ID 6.0 - PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029987 e DVA-00_2012-0030124).....	30
ID 7.1 - NICOLETTA LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030152).....	32
ID 7.2 - NICOLETTA LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030152).....	33
ID 7.3 - NICOLETTA LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030152).....	35
ID 8.0 - GIACOMO AGAROSSI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030205) .....	35

<b>ID 10.1 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030070) .....</b>	<b>35</b>
<b>ID 10.2 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030070) .....</b>	<b>35</b>
<b>ID 10.3 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030070) .....</b>	<b>36</b>
<b>ID 10.4 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030070) .....</b>	<b>36</b>
<b>ID 10.5 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030070) .....</b>	<b>37</b>
<b>ID 11.0 - PARTITO RIFONDAZIONE COMUNISTA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030512) .....</b>	<b>38</b>
<b>ID 14.1 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>44</b>
<b>ID 14.2 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>44</b>
<b>ID 14.3 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>44</b>
<b>ID 14.4 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>45</b>
<b>ID 14.5 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>45</b>
<b>ID 14.6 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>46</b>
<b>ID 14.7 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>46</b>
<b>ID 14.8 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>46</b>
<b>ID 14.9 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>47</b>
<b>ID 14.10 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030921).....</b>	<b>47</b>
<b>ID 18.1 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-00_2013-0003700) .....</b>	<b>47</b>
<b>ID 18.2 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-00_2013-0003700) .....</b>	<b>48</b>
<b>ID 18.3 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-00_2013-0003700) .....</b>	<b>49</b>
<b>ID 20.0 - COMUNE DI MASI TORELLO (prot. MATTM DVA-00_2013-0000279).....</b>	<b>49</b>
<b>ID 21.1 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>49</b>
<b>ID 21.2 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>50</b>
<b>ID 21.3 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>50</b>
<b>ID 21.4 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>51</b>

<b>ID 21.5 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>51</b>
<b>ID 21.6 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>51</b>
<b>ID 21.7 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>52</b>
<b>ID 21.8 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>52</b>
<b>ID 21.9 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>52</b>
<b>ID 21.10 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>53</b>
<b>ID 21.11 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>53</b>
<b>ID 21.12 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>54</b>
<b>ID 21.13 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>54</b>
<b>ID 21.14 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>55</b>
<b>ID 21.15 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>55</b>
<b>ID 21.16 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>56</b>
<b>ID 21.17 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>56</b>
<b>ID 21.18 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>56</b>
<b>ID 21.19 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>57</b>
<b>ID 21.20 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>58</b>
<b>ID 21.21 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>58</b>
<b>ID 21.22 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030195) .....</b>	<b>59</b>
<b>ID 24.0 - COMUNE DI MIRABELLO (prot. MATTM DVA-00_2012-0031477 E DVA-00_2013-0000041) .....</b>	<b>59</b>
<b>ID 29.0 - COMUNE DI SANT'AGOSTINO (prot. MATTM DVA-00_2012-0030267) .....</b>	<b>60</b>
<b>ID 35.1 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004237) .....</b>	<b>63</b>
<b>ID 35.2 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004237) .....</b>	<b>63</b>
<b>ID 35.3 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004237) .....</b>	<b>63</b>
<b>ID 35.4 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004237) .....</b>	<b>64</b>
<b>ID 35.5 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004237) .....</b>	<b>65</b>
<b>ID 41.1 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>65</b>
<b>ID 41.2 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>66</b>
<b>ID 41.3 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>66</b>
<b>ID 41.4 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>66</b>
<b>ID 41.5 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>71</b>
<b>ID 41.6 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>71</b>
<b>ID 41.7 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>74</b>

<b>ID 41.8 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>75</b>
<b>ID 41.9 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>75</b>
<b>ID 41.10 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>76</b>
<b>ID 41.11 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>77</b>
<b>ID 41.12 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>78</b>
<b>ID 41.13 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>79</b>
<b>ID 41.14 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>79</b>
<b>ID 41.15 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>80</b>
<b>ID 41.16 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>80</b>
<b>ID 41.17 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>81</b>
<b>ID 41.18 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>82</b>
<b>ID 41.19 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>83</b>
<b>ID 41.20 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004485).....</b>	<b>85</b>
<b>ID 42.1 E ID 42.2 - COMUNE DI BASTIGLIA (prot. MATTM DVA-00_2013-0004792).....</b>	<b>85</b>
<b>ID 42.1 - COMUNE DI BASTIGLIA .....</b>	<b>85</b>
<b>ID 42.2 – COMUNE DI BASTIGLIA.....</b>	<b>86</b>
<b>ID 43.0 - LEGAMBIENTE ONLUS (prot. MATTM DVA-00_2013-0005684).....</b>	<b>87</b>
<b>ID 44.0 - ENTE NAZIONALE PROTEZIONE ANIMALE (prot. MATTM DVA-00_2013-0007094).....</b>	<b>105</b>
<b>ID 45.0 - SIG. MICHELA ALBERGHINI, MARISA BONZAGHI, GIULIANO LODI, REMO BELLESIA (prot. MATTM DVA-00_2013-0005923, DVA-00_2013-0005925, DVA-00_2013-0005928).....</b>	<b>108</b>
<b>ID 46.1 - 46.2 - SIG. REMO BELLESIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0029741) .....</b>	<b>109</b>
<b>ID 47.1 - 47.5 - GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00_2013-0006608).....</b>	<b>111</b>
<b>ID 47.6 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00_2013-0006608).....</b>	<b>118</b>
<b>ID 47.7 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00_2013-0006608).....</b>	<b>118</b>
<b>ID 47.8 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00_2013-0006608).....</b>	<b>124</b>
<b>ID 47.9 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00_2013-0006608).....</b>	<b>124</b>
<b>ID 47.10 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00_2013-0006608).....</b>	<b>126</b>
<b>ID 49.0 - DEAMBROGIO ENZO (prot. MATTM DVA-00_2012-0028311).....</b>	<b>126</b>

<b>ID 50.0 - CHESSA ANNA RITA (prot. MATTM DVA-00_2012-0028529) .....</b>	<b>129</b>
<b>ID 51.0 - TOSELLI GILBERTO (prot. MATTM DVA-00_2012-0028530) .....</b>	<b>129</b>
<b>ID 52.0 - DE SANDRO SALVATI RAFFAELE (prot. MATTM DVA-00_2012-0028695).....</b>	<b>129</b>
<b>ID 53.0 - LEGAMBIENTE ONLUS - CIRCOLO ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-00_2012-0028786)</b> <b>.....</b>	<b>129</b>
<b>ID 54.0 - LISTA CIVICA UNITI PER NOVI, ROVERETO, S.ANTONIO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029155).....</b>	<b>131</b>
<b>ID 55.0 - TOSI LUISA (prot. MATTM DVA-00_2012-0029440) .....</b>	<b>133</b>
<b>ID 56.0 - GUIDOBONI PAOLO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029474) .....</b>	<b>135</b>
<b>ID 57.0 - CENTO IN MOVIMENTO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029573).....</b>	<b>135</b>
<b>ID 58.0 - LISTA CIVICA UNITI PER NOVI, ROVERETO, S.ANTONIO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029609).....</b>	<b>138</b>
<b>ID 59.0 - ASTI CARLO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029776) .....</b>	<b>138</b>
<b>ID 60.0 - COMITATO "OLTRE LA CISPADANA" (prot. MATTM DVA-00_2012-0029857).....</b>	<b>141</b>
<b>ID 61.0 - ING. MAURO GAMBERI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030066) .....</b>	<b>146</b>
<b>ID 62.0 - BARDASI DAVIDE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030166).....</b>	<b>147</b>
<b>ID 63.0 - MANFREDINI GIANNI, CHIERICI GIULIANA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030185).....</b>	<b>150</b>
<b>ID 64.0 - PEDINI GRAZIELLA (prot. MATTM DVA-00_2012-0030234) .....</b>	<b>152</b>
<b>ID 65.0 - WWF SEZIONE ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-00_2012-0030277).....</b>	<b>155</b>
<b>ID 66.0 - ROVERSI BIANCA VITTORIA, STUDIO DI MATTEO (prot. MATTM DVA-00_2012-0030371) .....</b>	<b>157</b>
<b>ID 67.0 - ROVERSI BIANCA VITTORIA, STUDIO DI MATTEO (prot. MATTM DVA-00_2012-0029609) .....</b>	<b>160</b>
<b>ID 68.0 - CRISTIAN VIAGGI (prot. MATTM DVA-00_2012-0030667) .....</b>	<b>161</b>
<b>ID 69.0 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>162</b>
<b>ID 69.1 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>162</b>
<b>ID 69.2 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>162</b>
<b>ID 69.3 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>163</b>
<b>ID 69.4 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>163</b>
<b>ID 69.5 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>163</b>
<b>ID 69.6 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>164</b>
<b>ID 69.7 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>164</b>
<b>ID 69.8 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>164</b>
<b>ID 69.9 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>165</b>
<b>ID 69.10 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296) .....</b>	<b>165</b>

ID 69.11 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	165
ID 69.12 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	166
ID 69.13 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	166
ID 69.14 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	166
ID 69.15 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	167
ID 69.16 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	167
ID 69.17 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	168
ID 69.18 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	168
ID 69.19 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	169
ID 69.20 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	169
ID 69.21 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	169
ID 69.22 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	170
ID 69.23 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	170
ID 69.24 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	171
ID 69.25 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	171
ID 69.26 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	171
ID 69.27 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	172
ID 69.28 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	172
ID 69.29 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	173
ID 69.30 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	173
ID 69.31 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	173
ID 69.32 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00_2012-0031296).....	174
ID 70.0 - RIVARA GAS STORAGE (prot. DVA-00_2012-0031650) .....	174
ID 71.0 - VACCARI DANIELE (prot. DVA-00_2013-0000339) .....	175
ID 72.0 - COMUNE DI ROLO (DVA-00_2013-0000406) .....	182
ID 72.1 - COMUNE DI ROLO (DVA-00_2013-0000406) .....	183
ID 72.2 - COMUNE DI ROLO (DVA-00_2013-0000406) .....	183
ID 72.3 - COMUNE DI ROLO (DVA-00_2013-0000406) .....	183
ID 72.4 - COMUNE DI ROLO (DVA-00_2013-0000406) .....	184
ID 73.1 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....	184
ID 73.2 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....	184
ID 73.3 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....	184



<b>ID 73.4 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>186</b>
<b>ID 73.5 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>186</b>
<b>ID 73.6 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>187</b>
<b>ID 73.7 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>188</b>
<b>ID 73.8 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>188</b>
<b>ID 73.9 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>189</b>
<b>ID 73.10 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>189</b>
<b>ID 73.11 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>189</b>
<b>ID 73.12 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00_2013-0001099) .....</b>	<b>190</b>
<b>ID 74.1 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>192</b>
<b>ID 74.2 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>192</b>
<b>ID 74.3 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>192</b>
<b>ID 74.4 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>193</b>
<b>ID 74.5 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>194</b>
<b>ID 74.6 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>195</b>
<b>ID 74.7 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>196</b>
<b>ID 74.8 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>196</b>
<b>ID 74.9 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400) .....</b>	<b>197</b>
<b>ID 74.10 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400).....</b>	<b>200</b>
<b>ID 74.11 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00_2013-0001400).....</b>	<b>200</b>
<b>ID 75.0 - WWF SEZIONE REGIONE EMILIA ROMAGNA (DVA-00_2013-0002091) .....</b>	<b>201</b>
<b>ID 76.0 - COMUNE DI NOVI DI MODENA (DVA-00_2013-0002543).....</b>	<b>202</b>
<b>ID 77.0 - PEDINI ANTONELLA, PILATI PIERINA, BONAMICI PAOLO, MANDEROLI MARINA (DVA- DVA- 00_2013-0004045) .....</b>	<b>202</b>
<b>ID 78.0 - COMITATO OLTRE LA CISPADANA (DVA-00_2013-0005778) .....</b>	<b>203</b>
<b>ID 79 - MOVIMENTO 5 STELLE (prot. MATTM DVA-00_2013-0008052) .....</b>	<b>205</b>
<b>ID 81.0 – COORDINAMENTO NO-CISPADANA ALTO FERRARESE/BASSA MODENESE (prot. MATTM DVA-00_2013-0008007).....</b>	<b>210</b>
<b>ID 82.1 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>210</b>
<b>ID 82.2 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>212</b>
<b>ID 82.3 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>212</b>
<b>ID 82.4 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>216</b>
<b>ID 82.5 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>216</b>

<b>ID 82.6 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>217</b>
<b>ID 82.7 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>218</b>
<b>ID 82.8 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>219</b>
<b>ID 82.9 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>219</b>
<b>ID 82.10 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>220</b>
<b>ID 82.11 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>220</b>
<b>ID 82.12 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>221</b>
<b>ID 82.13 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>222</b>
<b>ID 82.14 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>222</b>
<b>ID 82.15 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>222</b>
<b>ID 82.16 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>223</b>
<b>ID 82.17 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>223</b>
<b>ID 82.18 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>223</b>
<b>ID 82.19 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>224</b>
<b>ID 82.20 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>224</b>
<b>ID 82.21 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>225</b>
<b>ID 82.22 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>226</b>
<b>ID 82.23 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>227</b>
<b>ID 82.24 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSSI (prot. MATTM DVA-00_2013-0008058) .....</b>	<b>227</b>
<b>ID 83.0 – GRUPPO SPONTANEO ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-00_2013-0008221) .....</b>	<b>227</b>
<b>ID 84.0 - PARTECIPANZA DI CENTO (DVA-00_2013-0008919) .....</b>	<b>228</b>
<b>ID 85.0 – COMUNE DI MIRANDOLA (prot. MATTM DVA-00_2013-0009540) .....</b>	<b>230</b>

## INTRODUZIONE

Nel presente documento sono raccolte le risposte formulate alle osservazioni pervenute al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di Autostrada Regionale Cispadana.

Al fine di fornire risposte puntuali ad ogni osservazione formulata, ogni richiesta è stata catalogata e scomposta in sotto-osservazioni. La sottostante tabella riporta la corrispondenza tra l'identificativo ID assegnato dallo scrivente, composto da un progressivo assoluto relativo a ogni soggetto intervenuto ed uno relativo alla singola osservazione, e il protocollo assegnato dal Ministero dell'Ambiente.

Si può osservare che il codice ID assoluto non è sequenziale, questo perché sono stati catalogati anche le osservazioni pervenute ad ARC Spa. da parte di soggetti non interessati dalla procedura di VIA ma solo dalla Conferenza di Servizi aperta dalla Regione Emilia Romagna in data 20 Dicembre 2012. Non essendo pertinenti tali osservazioni sono state escluse dal presente documento.

ID	protocollo MATTM	data prot.	Denominazione
1.1 1.2	DVA-00_2012-0029652	03/12/2012	Bellodi Silvio Bellodi Enzo Bellodi Alberto Veronesi Davide Ragazzi Alma Ragazzi Bruno Ragazzi Michele Veronesi Esterina Bergamini Elsa
2.0	DVA-00_2012-0029910	05/12/2012	Comune di Masi Torello
3.0	--	--	Ruggero Ludergnani
4.0	DVA-00_2012-0029925	05/12/2012	Soprintendenza Archeologica BOLOGNA (MIBAC)
5.1 5.2 5.3 5.4 5.5 5.6 5.7 5.8	DVA-00_2012-0030162	06/12/2012	San Gualtiero Società semplice dei fratelli Ludergnani
6.0	DVA-00_2012-0029987 DVA-00_2012-0030124	06/12/2012	Partecipanza Agraria di Cento
7.1 7.2 7.3	DVA-00_2012-0030152	06/12/2012	Nicoletta Ludergnani

8.0	DVA-00_2012-0030205	06/12/2012	Giacomo Agarossi
10.1 10.2 10.3 10.4 10.5	DVA-00_2012-0030070	10/12/2012	Luigi Donini
11.0	DVA-00_2012-0030512	10/12/2012	Partito Rifondazione Comunista
14.1 14.2 14.3 14.4 14.5 14.6 14.7 14.8 14.9 14.10	DVA-00_2012-0030921	13/12/2012	AUSL Reggio Emilia - Servizio Sanitario Regionale
18.1 18.2 18.3	DVA-00_2013-0003700	21/12/2012	Comune di Cento
20.0	DVA-00_2013-0000279	27/12/2012	Comune di Masi Torello
da 21.1 a 21.22	DVA-00_2012-0030195	04/12/2012	Provincia di Ferrara
24.0	DVA-00_2012-0031477 DVA-00_2013-0000041	19/12/2012	Comune di Mirabello
29.0	DVA-00_2012-0030267	07/12/2012	Comune di Sant' Agostino
35.1 35.2 35.3 35.4 35.5	DVA-00_2013-0004237	12/02/2013	Comune di Parma
da 41.1 a 41,20	DVA-00_2013-0004485	20/02/2013	Unione Comuni Nord Modenese
42.1 42.2	DVA-00_2013-0004792	20/02/2013	Bastiglia
43.0	DVA-00_2013-0005684	04/03/2013	Legambiente ONLUS
44.0	DVA-00_2013-0007094	03/04/2013	Ente Nazionale Protezione Animali
45.0	DVA-00_2013-0005923 DVA-00_2013-0005925 DVA-00_2013-0005928	03/04/2013	Sig.ra Michela Alberghini Sig.ra Marisa Bonzaghi Sig. Giuliano Lodi
46.1 46.2	DVA-00_2012-0029741	03/04/2013	Sig. Remo Bellesia
da 47.1 a 47.10	DVA-00_2013-0006608	03/04/2013	Gruppo Assembleare Sinistra Ecologia e Libertà
49.0	DVA-00_2012-0028311	22/11/2012	Deambrogio Enzo
50.0	DVA-00_2012-0028529	26/11/2012	Chessa Anna Rita
51.0	DVA-00_2012-0028530	26/11/2012	Toselli Gilberto

52.0	DVA-00_2012-0028695	27/11/2012	De Sandro Salvati Raffaele
53.0	DVA-00_2012-0028786	28/11/2012	Legambiente ONLUS - circolo alto ferrarese
54.0	DVA-00_2012-0029155	03/12/2012	lista civica Uniti per Novi, Rovereto, S. Antonio
55.0	DVA-00_2012-0029440	04/12/2012	Tosi Luisa
56.0	DVA-00_2012-0029474	04/12/2012	Guidoboni Paolo
57.0	DVA-00_2012-0029573	05/12/2012	Cento in Movimento
58.0	DVA-00_2012-0029609	05/12/2012	lista civica Uniti per Novi, Rovereto, S. Antonio
59.0	DVA-00_2012-0029776	06/12/2012	Asti Carlo
60.0	DVA-00_2012-0029857	07/12/2012	Oltre la Cispadana
61.0	DVA-00_2012-0030066	11/12/2012	Gamberi Mauro
62.0	DVA-00_2012-0030166	11/12/2012	Bardasi Davide
63.0	DVA-00_2012-0030185	11/12/2012	Manfredini Gianni Chierici Giuliana
64.0	DVA-00_2012-0030234	11/12/2012	Pedini Graziella
65.0	DVA-00_2012-0030277	12/12/2012	WWF Sezione Alto Ferrarese
66.0	DVA-00_2012-0030371	12/12/2012	Roversi Bianca Vittoria Studio di Matteo
67.0	DVA-00_2012-0030373	12/12/2012	Roversi Bianca Vittoria Studio di Matteo
68.0	DVA-00_2012-0030667	14/12/2012	Viaggi Cristian
da 69.0 a 69,32	DVA-00_2012-0031296	21/12/2012	Provincia di Reggio Emilia
70.0	DVA-00_2012-0031650	31/12/2012	Rivara Gas Storage
71.0	DVA-00_2013-0000339	08/01/2013	Vaccari Daniele
72.0	DVA-00_2013-0000406	08/01/2013	Comune di Rolo
72.1 72.2 72.3 72.4	DVA-00_2013-0000406	08/01/2013	Comune di Rolo
Da 73.1 a 73.12	DVA-00_2013-0001099	16/01/2013	Comune di Ferrara
da 74.1 a 74.11	DVA-00_2013-0001400	16/01/2013	Comune di Reggiolo
75.0	DVA-00_2013-0002091	25/01/2013	WWF Sezione Regione Emilia Romagna
76.0	DVA-00_2013-0002543	31/01/2013	Comune di Novi di Modena
77.0	DVA-00_2013-0004045	13/02/2013	Pedini Antonella; Pilati Pierina; Bonamici Paolo; Manderioli Marina

78.0	DVA-00_2013-0005778	07/03/2013	Comitato Oltre la Cispadana
79.0	DVA-00_2013-0008052	04/04/2013	Movimento 5 Stelle
81.0	DVA-00_2013-0008007	04/04/2013	coordinamento No-Cispadana Alto Ferrarese/Bassa Modenese
da 82.1 a 82.24	DVA-00_2013-0008058	04/04/2013	Stefania Agarossi
83.0	DVA-00_2013-0008221	05/04/2013	Gruppo spontaneo Alto Ferrarese
84.0	DVA-00_2013-0008919	16/04/2013	Partecipanza Agraria di Cento
85.0	DVA-00_2013-0009540	24/04/2013	Comune di Mirandola

Il documento è strutturato con un capitolo per ogni osservazione catalogata, riportando nel titolo stesso le informazioni necessarie per la precisa individuazione. Data la complessità e l'articolazione delle osservazioni pervenute, nel presente documento non viene riportato il testo integrale dell'osservazione stessa ma un breve riassunto, la risposta è stata ovviamente formulata sulla base del testo completo dell'osservazione presentata.

**ID 1.1 - SIG.RI BELLODI SILVIO, BELLODI ENZO, BELLODI ALBERTO, VERONESI DAVIDE, RAGAZZI ALMA, RAGAZZI BRUNO, RAGAZZI MICHELE, VERONESI ESTERINA, BERGAMINI ELSA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029652)**

**Sintesi richiesta:** *Richiedono variazione di tracciato della viabilità di collegamento C08, portandola in aderenza al tracciato autostradale.*

**Risposta:**

Tale osservazione coincide con la richiesta di integrazione punto 6.3 della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si rimanda pertanto alla trattazione di detto punto nel documento REL 02 - Relazione generale per la relativa risposta.

**ID 1.2 - SIG.RI BELLODI SILVIO, BELLODI ENZO, BELLODI ALBERTO, VERONESI DAVIDE, RAGAZZI ALMA, RAGAZZI BRUNO, RAGAZZI MICHELE, VERONESI ESTERINA, BERGAMINI ELSA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029652)**

**Sintesi richiesta:** *Richiedono che sia garantito il franco verticale di 5m per il passaggio al di sotto dei ponti sul Cavo Vallicella.*

**Risposta:**

La richiesta è già stata soddisfatta in ambito di redazione del PD. Il franco per il passaggio al di sotto dei ponti sul Cavo Vallicella è già previsto superiore a 5m, si vedano a tal proposito gli elaborati :

- 2602\_PD\_0\_C08\_CPO03\_0\_OM\_PZ\_03\_A : sezione strutturale ponte viabilità di collegamento;
- 2439\_PD\_0\_A28\_APO11\_0\_OM\_PR\_01\_A : prospetto strutturale ponte autostradale;
- 0696\_PD\_0\_A28\_AWS11\_0\_WW\_PZ\_02\_A : idraulica attraversamento autostradale;
- 0697\_PD\_0\_A28\_AWS11\_0\_WW\_PZ\_03\_A : idraulica attraversamento viabilità di collegamento.

**ID 2.0 - COMUNE DI MASI TORELLO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029910)**

**Sintesi richiesta:** *La delibera comunale subordina l'estrazione ed il trasporto dei materiali inerti dalla cava di Masi Torello al rispetto di quanto previsto all'art. 5 delle N.T.A. del PAE del Comune.*

**Risposta:**

Si segnala che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al punto 3.6 della richiesta di integrazioni, ha chiesto che siano indagate le soluzioni per reperire il materiale inerte necessario, in poli

prossimi al tracciato stradale. In funzione delle valutazioni che saranno svolte dalla Commissione Tecnica VIA, sarà quindi possibile che il polo di Masi Torello non venga più interessato dal progetto di Autostrada Cispadana. Nel caso venga confermata la necessità di utilizzare tale polo, il Concessionario si atterrà a quanto previsto all'art. 5 delle N.T.A. del PAE del Comune.

### ID 3.0 - RUGGERO LUDERGNANI

**Sintesi richiesta:** *Ritiene l'opera da non realizzare, al più ne chiede lo spostamento al confine tra i comuni di Sant'agostino e Mirabello.*

*Cita pareri della Soprintendenza e l'avvio del procedimento di dichiarazione di interesse storico artistico per palazzo Ludergnani.*

*Allega alla documentazione i risultati di prove penetrometriche condotte presso la proprietà Ludergnani, le quali dimostrerebbero l'inadeguatezza dei terreni per la realizzazione dell'opera.*

**Risposta:**

L'osservazione del Dott. Ruggero Ludergnani, trasmessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare oltre che al Concessionario che l'ha ricevuta il 5 Dicembre 2012, non risulta nell'elenco delle osservazioni pervenute in sede di procedura VIA pubblicato sul sito del MATTM.

Le osservazioni presentate risultano del tutto analoghe a quelle formulate dalla San Gualtiero società semplice dei fratelli Ludergnani (Prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162) e riportate nei successivi punti da ID 5.1 a ID 5.8 a cui si rimanda per le risposte.

### ID 4.0 - MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA BOLOGNA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029925)

**Sintesi richiesta:** *Formula prescrizione su tipo e posizione delle trincee archeologiche e prescrive che le indagini vengano concordate con la Soprintendenza. La Soprintendenza chiede che vengano programmate forme di documentazione e divulgazione dei risultati dell'indagine.*

**Risposta:**

Tutte le informazioni inerenti le analisi archeologiche preventive condotte ed il piano di indagine sono riportate in dettaglio nella Sezione "Indagini" del Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, in particolare per il progetto dei sondaggi in esame si faccia riferimento agli elaborati:

- 0106\_PD\_0\_X01\_X0000\_0\_AR\_PA\_01\_A;
- da 0125\_PD\_0\_X02\_X0000\_0\_AR\_PA\_01\_A a 0127\_PD\_0\_X02\_X0000\_0\_AR\_PA\_03\_A;



- da 0144\_PD\_0\_X03\_X0000\_0\_AR\_PA\_01\_A a 0173\_PD\_0\_X03\_X0000\_0\_AR\_PA\_30\_A.

L'approvazione dei piani di indagini per i tre lotti è stata formalizzata dalla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna mediante tre lettere in risposta alla nostre tre richieste di autorizzazione per ciascun lotto:

- Prot. N. 2562 del 29 dicembre 2011 –indagini preventive Lotto 1;
- Prot. N. 3097 del 7 marzo 2012 –indagini preventive Lotto 2 (provincia di Ferrara) e Lotto 3;
- Prot. N. 3137 del 8 marzo 2012 –indagini preventive Lotto 2 (provincia di Modena).

Si segnala che le attività in campo sono tutt'ora in corso e che si svolte stanno svolgendo sempre in stretta collaborazione con la Soprintendenza per i Beni Archeologici, sia per quando riguarda eventuali necessari adeguamenti dei piani delle indagini a necessità sorte in fase esecutiva, sia per quanto riguarda gli approfondimenti di indagine necessari in caso di evidenze archeologiche..

Al termine scavi delle indagini preventive in atto, tutta l'attività sarà opportunamente documentata, redigendo la specifica documentazione in accordo alle modalità indicate dalla stessa Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna.

#### **ID 5.1 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Osserva che nella redazione del progetto non si è tenuto conto dell' avvio del procedimento di dichiarazione di interesse storico artistico del Palazzo Ludernani, allega a tal proposito la comunicazione del MIBAC.*

**Risposta:**

Tale osservazione coincide con la richiesta di integrazione punto 4.43 della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si rimanda pertanto alla trattazione di detto punto nel documento REL 02 - Relazione generale per la relativa risposta.

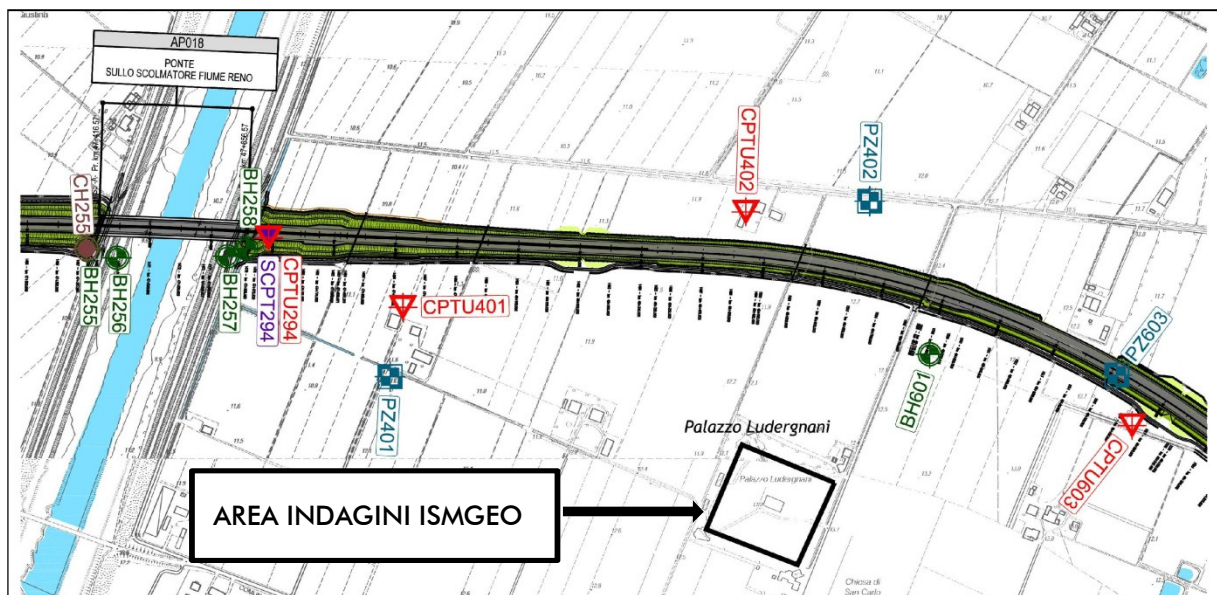
#### **ID 5.2 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Affermano che il progetto non ha tenuto conto della sismicità della zona, allegano indagini geognostiche effettuate da ISMGEO che dimostrerebbero l'inadeguatezza dell'area ad ospitare un'autostrada.*

**Risposta:**

Con riferimento all'osservazione formulata in merito al Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, è possibile fare le seguenti considerazioni:

- Le azioni sismiche considerate nella progettazione definitiva dell'asse autostradale sono quelle dettate dalla normativa vigente (DM 14/01/2008) considerando i parametri più cautelativi per la determinazione della accelerazione di riferimento  $a_g$ , ovvero:
  - Vita nominale  $V_N$ : 100 anni;
  - Classe d'uso: IV;
  - Coefficiente d'uso  $C_U$ : 2.0;
  - Periodo di riferimento  $V_R$ : 200 anni.
- Le indagini riportate nella relazione di ISMGEO (allegate all' osservazione) sono ubicate a circa 300 m dall'asse autostradale in direzione sud, come riportato nella seguente figura 5.2-1, non è tuttavia disponibile il rilievo delle stesse in termini di posizione planimetrica georeferenziata e quota altimetrica.



**FIGURA 5.2-1: PLANIMETRIA UBICAZIONE INDAGINI – ESTRATTO ELAB. 0489\_PD\_0\_A00\_A0000\_0\_GT\_PG\_11\_A.**

Le indagini di progetto definitivo prossime alle CPTU1-4 indicate nella relazione di ISMGEO, allegata all'osservazione, sono il sondaggio a carotaggio continuo BH601 e la prova penetrometrica con piezocono CPTU402.

Nella Figura 5.2-2 si riporta il profilo geotecnico di progetto definitivo relativo al tratto in esame.

Nella Figura 5.2-3 è presente il dettaglio di Figura 5.2-2 (profilo geotecnico di progetto definitivo) con inserite le prove penetrometriche CPTU1 e CPTU2 di ISMGEO.

Tale sovrapposizione mostra comunque la sostanziale equivalenza in termini geotecnici di tali nuove prove con quelle a corredo della progettazione definitiva della Autostrada Cispadana.

***Risultano pertanto confermati dalle prove ISMGEO i contenuti del progetto definitivo per quanto concerne la caratterizzazione litostratigrafica e geotecnica.***

Per quanto concerne la definizione della categoria di sottosuolo, la porzione di tracciato in esame rientra in base al progetto definitivo in categoria D; anche la prova sismica SCPT condotta da ISMGEO indica una categoria di sottosuolo analoga a quella assunta in sede di progettazione definitiva.

***Risultano pertanto confermata dalla prova ISMGEO la categoria di sottosuolo adottata per la valutazione dell'azione sismica di progetto.***

Sulla base di quanto suddetto risultano **validate le analisi** condotte in sede di progettazione definitiva in merito alle problematiche **di liquefazione** lungo il sedime dell'asse autostradale, ed in particolare le prove CPTU identificate come significative per le verifiche a liquefazione puntuali in quanto relative a condizioni litostratigrafiche locali maggiormente sfavorevoli per la verifica suddetta.

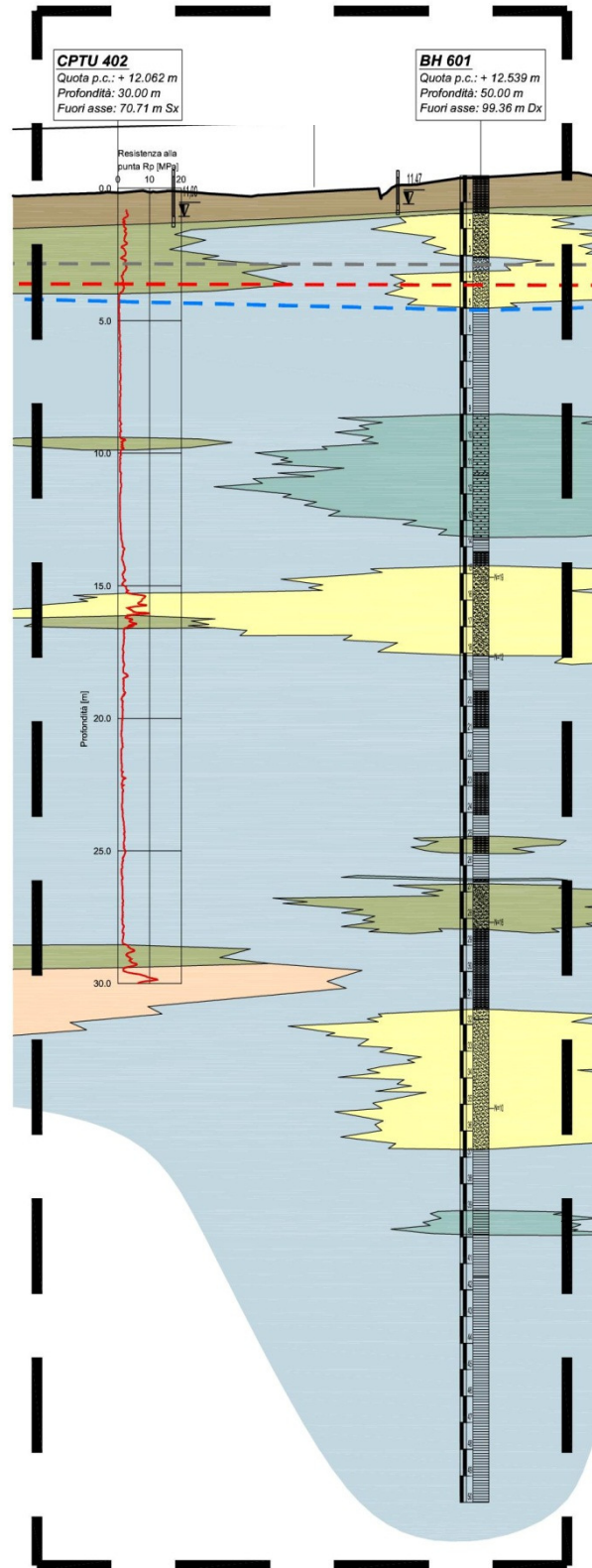


FIGURA 5.2-2: PROFILO GEOTECNICO – ESTRATTO ELAB. 0503\_PD\_0\_A00\_A0000\_0\_GT\_FT\_11\_A.

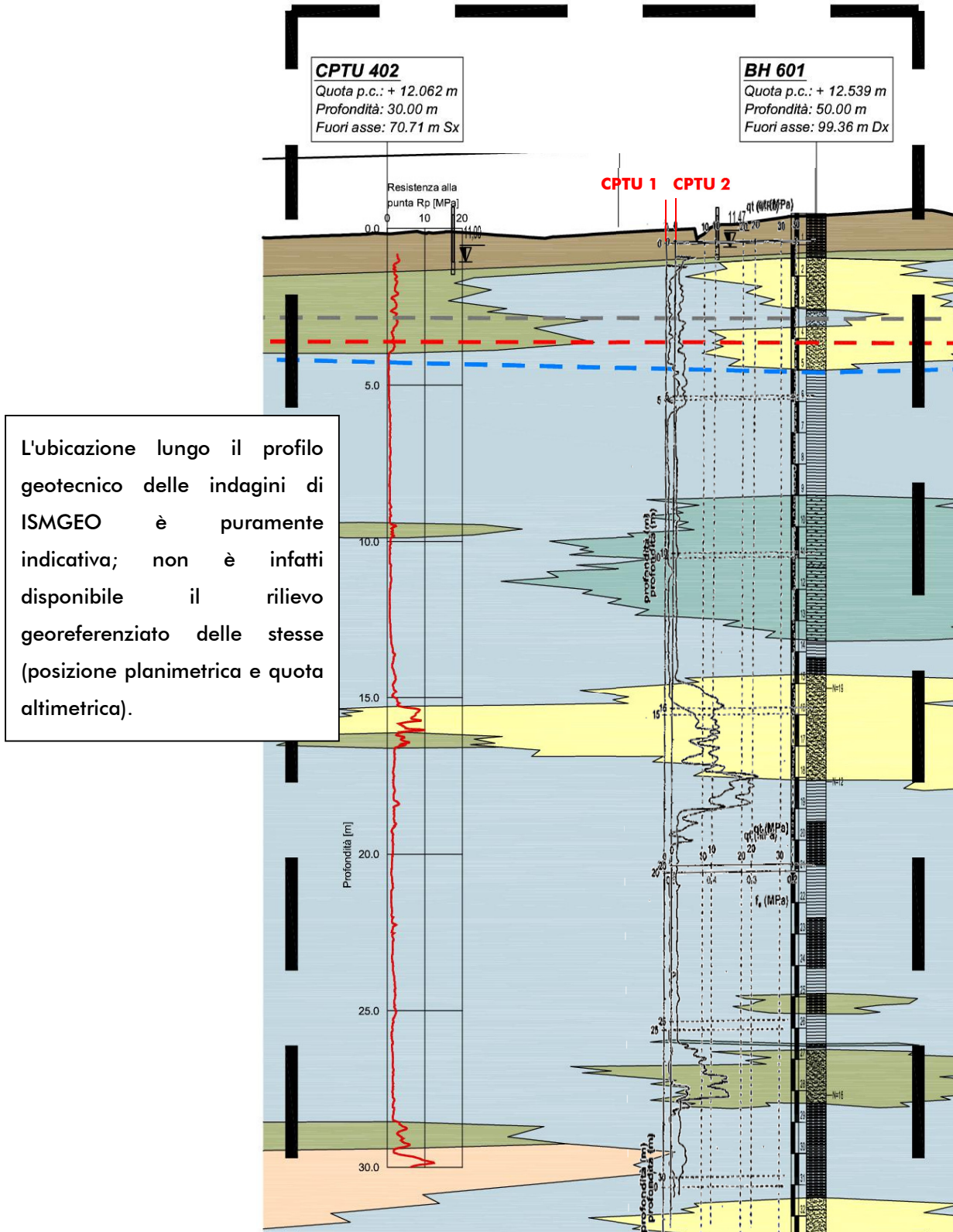


FIGURA 5.2-3: DETTAGLIO FIGURA 5.2-2 – SOVRAPPOSIZIONE INDICATIVA PROFILO STRATIGRAFICO DI PD E INDAGINI ISMGEO.

I terreni coinvolti dalla realizzazione dell'autostrada nel tratto in esame, vedi Figura 5.2-1, risultano idonei all'infrastruttura come mostrato dalle verifiche geotecniche condotte per la zona omogenea di competenza dal punto di vista geotecnico, ovvero la zona omogenea A (vedi elab. 0503\_PD\_0\_A00\_A0000\_0\_GT\_FT\_11\_A e 0406\_PD\_0\_A00\_A0000\_0\_GT\_RB\_03\_A).

Le caratteristiche geotecniche dei terreni di fondazione suddetti sono state considerate nella definizione delle scelte progettuali volte a garantire i livelli prestazionali dell'opera in esame.

### **ID 5.3 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Afferma che il progetto non ha tenuto conto dell' ambiente in cui si inserisce, in particolare segnala che non si è considerato il SIC di Bosco della Panfilia.*

**Risposta:**

Il progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana è corredato da una documentazione ambientale integrata, costituita dallo Studio di Impatto Ambientale, dalle Relazioni Paesaggistiche, dagli Studi per la Valutazione di Incidenza e dalla Valutazione di Impatto Sanitario, all'interno della quale viene condotta l'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali e paesaggistici generati dalle azioni di progetto, sia in fase di costruzione che di esercizio, al fine di perseguire un ottimale inserimento dell'infrastruttura nel territorio.

La redazione del quadro conoscitivo della documentazione ambientale integrata, quale fase propedeutica alla valutazione dei potenziali impatti connessi alla realizzazione dell'intervento, ha comportato l'attivazione di un quadro organico di incontri con i servizi regionali competenti, avente specificamente la finalità di acquisire basi dati ufficiali e aggiornate integrative per la costruzione del supporto conoscitivo sul quale operare la fase analitica propedeutica alla redazione del progetto e alla valutazione di impatto ambientale dello stesso e condividere il percorso metodologico proposto in fase di valutazione degli impatti sulle componenti ambientali interferite.

Si sottolinea che le analisi sono state condotte in riferimento ad ambiti di studio specifici per ogni componente ambientale e relativi al tracciato autostradale nelle configurazioni alternative studiate.

l'identificazione degli impatti ha consentito di operare un quadro organico di scelte progettuali finalizzate ad identificare e descrivere gli interventi di mitigazione ambientale e di compensazione agro-ambientale, nonché un ulteriore quadro di azioni aventi la finalità di implementare la fruibilità dei valori del territorio.

Sia per la valutazione della migliore configurazione plano-altimetrica tra le diverse alternative proposte, sia per l'analisi della conformazione definitiva assunta dal tracciato, le componenti ambientali attentamente indagate sono:

- Clima ed atmosfera;
- Rumore
- Vibrazioni
- Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee;
- Vegetazione e flora;
- Fauna;
- Ecosistemi;
- Sistema agricolo, agroalimentare e rurale;
- Paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- Archeologia;
- Salute e benessere dell'uomo;
- Sistema socio-economico.

Con particolare riferimento all'attraversamento della proprietà Ludergnani e delle sue pertinenze, gli interventi naturalistici di mitigazione ambientale previsti includono le tipologie seguenti i cui relativi schemi di impianto sono descritti nella documentazione progettuale redatta:

- Tipologia P1 - Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura;
- Tipologia P2 - Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura;
- 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 N1 - Siepe arbustiva con funzione di riconnessione ecologica;
- Tipologia N2 - Siepe arboreo-arbustiva con funzione di riconnessione ecologica;
- Tipologia N3 - Arbusteto plurispecifico;
- Tipologia N4 - Bosco plurispecifico.

Oltre a tali interventi sono previsti inerbimenti delle superfici pianeggianti e delle scarpate autostradali.

La funzione di mascheramento dell'infrastruttura svolta dalle tipologie P1 (filare arbustivo plurispecifico) e P2 (filare arboreo arbustivo) si concentra nello specifico a favore dei complessi di Via Luneda e Sabbionara a nord del tracciato, e la Bollitora e Complesso Ludergnani a sud. Quest'ultimo beneficia inoltre della previsione di un filare di riqualifica paesaggistica del canale storico che si sviluppa ad ovest del complesso (tipologia P5) e di un filare di riqualifica paesaggistica di via Chiesa (tipologia P6), che rappresenta la viabilità storica che delimita il confine orientale della proprietà Ludergnani.

Gli interventi sopra descritti offrono inoltre un'efficiente azione mitigativa nei confronti della qualità dell'aria garantendone un rapido disinquinamento.

In riferimento alla presenza nell'area vasta di intervento del SIC IT4060009 Bosco di Sant'Agostino o Panfilia e alla mancata redazione di uno specifico studio per la Valutazione di Incidenza relativo al sito in esame, si sottolinea che, ai sensi del Titolo III, art. 21 del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e s.m. e i, al fine di attivare, la fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale", è stato redatto il Piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale (PLSIA).

Tale piano riscontrava, coerentemente rispetto a quanto emerso nello Studio Preliminare Ambientale relativo al progetto preliminare dell'opera, l'interferenza diretta del progetto rispetto ai seguenti siti appartenente alla Rete Natura 2000:

- IT 4040016 ZPS "Siepi e Canali di Resega-Foresta" (Comune di Novi);
- IT 4060016 SIC/ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico" (Comune di S. Agostino),

e per essi proponeva la redazione di studi per la Valutazione di Incidenza, strutturati come documenti di valutazione indipendenti dallo Studio di Impatto Ambientale, seppure ad esso allegati, in quanto ne costituiscono un grado di approfondimento specifico.

Con nota prot. N. 2011 0016939 in data 13.07.2011 il Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare ha espresso il proprio parere rispetto alla richiesta ex art. 21 del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, confermando la redazione di specifici Studi per la Valutazione di Incidenza esclusivamente in relazione ai due istituti di conservazione e tutela precedentemente elencati.

La presenza nell'area vasta di intervento del SIC IT4060009 Bosco di Sant'Agostino o Panfilia, che si colloca a sud dell'abitato del Comune di Sant' Agostino ad oltre 3 km dall' autostrada nella sua configurazione definitiva, è stata comunque considerata nel contesto delle analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale in riferimento alle componenti vegetazionale ed ecosistemica, verificando l'assenza di interazioni tra l'area tutelata e l'asse autostradale di progetto.

#### **ID 5.4 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Osserva che la maggior parte del tracciato si sviluppa in zone destinate a verde agricolo, aree tutelate dall'articolo A-19 della L.R. 20/2000 pur cui la pianificazione deve prioritariamente portare la conservazione del sistema agricolo.*

**Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione,



costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nell'elaborato 5868\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_01\_A Quadro di Riferimento Programmatico.

Inoltre, nell'Allegato A al SIA "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero" (elaborato 5898\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RH\_01\_A), è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

In merito alla pianificazione urbanistica del Comune di Sant'Agostino si informa che stralci degli elaborati cartografici del P.S.C., corredati dalle relative legende e dalle Norme Tecniche di Attuazione di riferimento sono riportati nel corpus documentale di progetto afferente al Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale.

Dagli elaborati redatti si evince come il tracciato di progetto (alternativa Dc) non sia corrispondente al "Corridoio Infrastrutturale" individuato dal Piano Strutturale Comunale, diversamente dal percorso individuato dall'alternativa Da, che il Progetto Preliminare adottava come tracciato dell'infrastruttura.

Le Norme Tecniche di Attuazione del piano tuttavia, nell'articolo 6.1 - *Infrastrutture per la mobilità: assunzione delle determinazioni derivanti dalla pianificazione sovraordinata e previsioni progettuali del PSC* specificano che:

"...In particolare per quanto riguarda l'autostrada "Cispadana" il PSC individua nelle tavole di piano un corridoio corrispondente allo sviluppo progettuale più recente disponibile. Dato lo stadio ancora preliminare delle progettazioni effettuate finora, tale corridoio assume un valore orientativo.

Quando il progetto definitivo della autostrada "Cispadana" sarà approvato, esso sarà recepito nel POC, senza che ciò comporti procedura di variante al PSC anche qualora tale progetto dovesse discostarsi dal corridoio indicato...".

Il Piano Strutturale Comunale di Sant'Agostino delimita gli ambiti rurali così come definiti ai sensi dell'articolo A-19 della L.R. 20/2000 e li identifica mediante la denominazione *Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola*. Si sottolinea tuttavia che il tracciato di progetto definitivo non determina interferenze con tali ambiti.

La scelta di preferire l'alternativa Dc al percorso Da, nonché alle altre alternative di tracciato previste presso l'ambito del Comune di Sant'Agostino, è scaturita dagli esiti dello Studio di Impatto Ambientale condotto in fase di Progetto Definitivo.

Nel corso della progettazione, infatti, anche per venire incontro alle istanze del territorio che esortavano a valutare soluzioni differenti da quella prevista in ambito di Progetto Preliminare, sono state individuati diversi percorsi plano-altimetrici ed individuato quello risultante meno impattante sul territorio e sulla Comunità.

Infatti, in sede di Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto preliminare ex art 14 bis, legge n. 241/1990, il Comune di Sant'Agostino ha depositato 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".

*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. Il Comune propone una soluzione alternativa al tracciato che sia equidistante dai centri abitati di San Carlo e Mirabello...*

A valle di tale richiesta sono state sviluppate nello SIA due configurazioni progettuali alternative alla soluzione di progetto preliminare (denominata Da), ovvero la soluzione Db, che passa a Nord dell'abitato di San Carlo interessando marginalmente il territorio comunale di Mirabello e la soluzione Dc che comporta il passaggio a nord di San Carlo senza interferenza con Mirabello.

A tali soluzioni alternative al progetto preliminare successivamente se ne è aggiunta una terza, che percorre un corridoio infrastrutturale traslato ulteriormente a nord rispetto alle precedenti configurazioni progettuali, in comune di Mirabello.

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, presso l'ambito territoriale dei Comuni di Sant' Agostino e Mirabello sono state quindi confrontate 4 diverse configurazioni plano-altimetriche di tracciato tra le quali è stata individuata quella più efficiente in termini di funzionalità trasportistica e di compatibilità paesaggistica ed ambientale.

Le analisi che hanno portato a valutare la preferibilità della soluzione Dc escludendo quindi le alternative Da, Db e Dd, presso il territorio di Sant'Agostino e Mirabello, sono riportate nell'elaborato ID 6289\_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* mentre le configurazioni plano-

altimetriche alternative valutate sono riportate in dettaglio nell' ALLEGATO B del Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale.

Si informa infine che in ambito di Accordo di Programma, secondo le procedure previste dalla L.R. 20/2000, ed a valle dell' emanazione del Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, sarà prevista la variazione di tutti gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica per renderli coerenti con la configurazione definitiva dell'infrastruttura in progetto.

## **ID 5.5 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Afferma "l'illogicità" dell' intero progetto molto impattante sul comune di Sant'Agostino, in particolare per San Carlo. In ultima istanza chiede lo spostamento del tracciato a Nord.*

### **Risposta:**

Di seguito le risposte puntuali alle osservazioni ricevute:

- 1) In ambito di Studio di Impatto Ambientale è stato condotto il confronto tra le quattro alternative plano-altimetriche ipotizzate presso il territorio dei Comuni di S. Agostino e Mirabello (tra le quali figura l'ipotesi di spostamento del tracciato a nord) per la cui valutazione di dettaglio si rimanda alla documentazione prodotta. Dagli studi svolti l'alternativa Dc, equidistante tra i due Comuni, è risultata essere caratterizzata da maggior efficienza dal punto di vista trasportistico e miglior compatibilità paesaggistica – ambientale rispetto al sul territorio e alla Comunità e quindi scelta come configurazione finale per lo sviluppo del Progetto Definitivo. In merito alle preoccupazioni relative alla fauna ad oggi presente sul territorio si informa che appositi interventi di deframmentazione ecologica e di mitigazione ambientale sono stati predisposti al fine di garantire un miglioramento ed arricchimento della biodiversità ecosistemica.
- 2) Relativamente al passaggio presso l'ambito del Palazzo Ludergnani si rimanda alle considerazioni riportate in risposta al punto 4.43 della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali.
- 3) In merito al passaggio dell'infrastruttura in prossimità del Centro Ippico Santa Lucia si informa che tutti i necessari interventi di mascheramento dell'infrastruttura e di mitigazione dei suoi impatti sul ricettore sono stati opportunamente dimensionati e trovano dettagliata elencazione nella documentazione prodotta in ambito di Studio di Impatto Ambientale. Non si ravvisano criticità in merito alla configurazione di tracciato adottata.
- 4) In ambito di Studio di Impatto Ambientale sono state condotte valutazioni di dettaglio, anche con il supporto di modellazioni e simulazioni approfondite, relativamente agli impatti generati dall'infrastruttura in progetto sulla qualità dell'aria ed acustica del territorio attraversato. In seguito agli

approfondimenti svolti, in accordo alla Normativa vigente, sono stati mitigati tutti gli impatti riscontrati al fine di garantire un corretto inserimento dell'infrastruttura nel territorio.

- 5) Si informa che i parametri meteo climatici del territorio (temperatura, piovosità e ventosità) sono stati debitamente tenuti in conto nelle modellazioni svolte in merito alla componente atmosfera, al fine di valutare l'impatto dell'infrastruttura sulla qualità dell'aria e disporre opportuni interventi di mitigazione. I dati sono stati ricavati dagli archivi di Arpa Emilia Romagna, dalle misurazioni delle centraline meteo dislocate sul territorio (piattaforma Dexter), nonché dai report sul clima e sulla qualità dell'aria redatti annualmente da ciascuna Provincia e pubblicati sul sito di Arpa Emilia Romagna. Si ritiene pertanto che il progetto sia stato correttamente informato in merito alla ventosità del territorio e abbia debitamente tenuto conto di tale aspetto nella valutazione degli interventi mitigativi necessari.

## **ID 5.6 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala criticità dal punto di vista della sicurezza stradale e della vicinanza dell'autostrada ai centri abitati;*

### **Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico.

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

Lo Studio di Impatto Ambientale, svolto a corredo del Progetto Definitivo, ha permesso di valutare tutti gli impatti afferenti all'infrastruttura, sia in fase di cantiere che di esercizio, al fine di predisporre opportuni interventi di mitigazione volti a garantire il corretto inserimento dell'infrastruttura nel territorio anche nei tratti in cui questa risulta più prossima ai centri abitati comunali.

In merito al tema della sicurezza stradale invocato nell'osservazione, si sottolinea che la progettazione definitiva dell'Autostrada Regionale Cispadana si è svolta nel pieno rispetto della normativa vigente.

Come riscontrabile nella relazione tecnica (elaborato 0871\_PD\_0\_000\_00000\_0\_SD\_RT\_01\_A) sono state condotte tutte le verifiche previste da norma in merito alle geometrie stradali e al coordinamento plano-altimetrico. La progettazione definitiva ha anche tenuto in considerazione la peculiarità delle aree attraversate, spesso soggette a nebbie come indicato nell'osservazione, prevedendo lungo l'intero tracciato autostradale un sistema di segnalamento antinebbia di tipo attivo (costituito da segnalatori luminosi al LED posti ogni 25m sul lato sinistro di ogni carreggiata), il quale va ad unirsi ai normali sistemi di segnalazione costituiti dai PMV.

Il Progetto Definitivo è quindi pienamente rispondente ai criteri di sicurezza stradale previsti da norma, adotta inoltre soluzioni progettuali in grado di aumentare il livello di sicurezza previsto da legge, come ad esempio la segnalazione antinebbia.

## **ID 5.7 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Violazione dei principi generali che regolano l'attività delle P.A., violazione art. 97, violazione del principio di parità di trattamento ex art. 3 della Costituzione*

*La società segnala come la decisione di espropriare l'area di loro proprietà, viola i principi basilari dell'azione amministrativa, ai quali l'Amministrazione, anche nel caso di attività a contenuto discrezionale, è tenuta a conformarsi nel rispetto della legalità del proprio operato. Evidenza inoltre, l'illegittimità della delibera assunta che, ha disposto di collocare l'opera autostradale su un'area in cui versa l'attività di una società, violando in tal modo il principio del buon andamento di cui all'art. 97 della Costituzione, nonché, la violazione dei principi di uguaglianza e imparzialità di cui all'art. 3 della Costituzione in quanto l'Amministrazione non ha tenuto conto di adottare altre soluzioni le quali non gravassero interamente sulla proprietà e sull'intero Comune di Sant'Agostino.*

**Risposta:**

In relazione alla violazione dei principi basilari dell'azione amministrativa derivanti dalla decisione di espropriare l'area di loro proprietà, si vuole significare come ad oggi non essendo ancora stato approvato il progetto definitivo, dichiarata la pubblica utilità e l'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio nessuna procedura espropriativa è in essere. Al contrario in considerazione della partecipazione degli interessati, ai proprietari dell'area ove è prevista la realizzazione dell'opera verrà inviato l'avviso dell'avvio del procedimento e del deposito del progetto dell'opera e di tutta la documentazione ad essa relativa, nel caso di specie poiché il numero dei destinatari sarà superiore a 50, verranno osservate le forme di cui all'art. 11 comma 2 DPR 327/2001. A seguito di detto avviso i proprietari e ogni altro interessato potranno formulare osservazioni, nel termine perentorio di 30 giorni dalla comunicazione o dalla pubblicazione dell'avviso, successivamente ARC SpA si pronuncerà con atto motivato sulle osservazioni e nel caso, ove ne sussistano i presupposti, sul possibile accoglimento delle stesse con eventuale modifica del progetto.

Si vuole infine evidenziare come a seguito del parere espresso dal Comune di Sant'Agostino nel corso della Conferenza dei servizi sul progetto preliminare, siano state comparate all'interno dello studio di impatto ambientale del progetto definitivo quattro alternative di tracciato riguardanti il territorio in esame, due delle quali interessano anche il territorio di Mirabello, ivi compresa quella proposta dal Comune di Sant'Agostino. L'esito dello studio ha evidenziato che la soluzione adottata dal progetto definitivo, che prevede il passaggio a Nord di San Carlo mantenendosi però sempre all'interno del territorio di Sant'Agostino, risulta essere la meno impattante dal punto di vista ambientale e conseguentemente strettamente necessaria al fine del soddisfacimento dell'interesse pubblico primario perseguito in concreto, ossia la realizzazione dell'opera.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte si ritiene che per quanto di competenza nessun principio costituzionale sia stato violato.

**ID 5.8 - SAN GUALTIERO SOCIETÀ SEMPLICE DEI FRATELLI LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030162)**

**Sintesi richiesta:** *Violazione dei principi di buona fede e tutela del legittimo affidamento.*

*La società segnala come la decisione di apportare una variante al P.R.G. limitata e ad oggetto specifico senza tenere in adeguata considerazione lo svolgimento, consolidato nel tempo, dell'attività della società stessa, si ponga in netto contrasto con il principio del legittimo affidamento, che impone alla P.A. di rispettare la stabilità dei rapporti giuridici sui quali un soggetto in buona fede abbia confidato in virtù del decorso del tempo.*

**Risposta:**

In relazione alla violazione dei principi di buona fede e tutela del legittimo affidamento, preme innanzitutto evidenziare come già asserito nella risposta di cui al 5.7 che ad oggi in capo a San Gualtiero soc. semplice

dei Fratelli Ludergnani nessun principio sia stato loro violato, in quanto la Conferenza dei Servizi, atta all'approvazione del progetto definitivo, convocata ai sensi e per gli effetti degli art 39 e 40 della L.R. 20/2000 e dell'art. 158 della L.R. 3/1999 e quindi quale conferenza preliminare al perfezionamento dell'Accordo di Programma in variante alla pianificazione territoriale ed urbanistica, é attualmente in corso e ad oggi sospesa in attesa del provvedimento finale esito della VIA. Al contrario in considerazione della partecipazione degli interessati, ai proprietari dell'area ove è prevista la realizzazione dell'opera verrà inviato l'avviso dell'avvio del procedimento e del deposito del progetto dell'opera e di tutta la documentazione ad essa relativa, nel caso di specie poiché il numero dei destinatari sarà superiore a 50, verranno osservate le forme di cui all'art. 11 comma 2 DPR 327/2001. A seguito di detto avviso i proprietari e ogni altro interessato potranno formulare osservazioni al progetto, nel termine perentorio di 30 giorni dalla comunicazione o dalla pubblicazione dell'avviso, successivamente ARC SpA si pronuncerà con atto motivato sulle osservazioni e nel caso, ove ne sussistano i presupposti, sul possibile accoglimento delle stesse con eventuale modifica del progetto.

Il linea generale si ritiene tuttavia, opportuno significare come in ambito urbanistico non sussista alcun principio di stabilità delle previsioni adottate dall'Amministrazione. Gli enti pubblici conservano un'ampia discrezionalità nel governo del territorio e in tal senso posso decidere di modificare le destinazioni dei fondi o ricorrere all'espropriazione quando lo richieda l'interesse pubblico. A fronte di un interesse pubblico preminente, la posizione privata è destinata a retrocedere. L'aspettativa vantata dal cittadino non è estranea a tale ragionamento. Dinanzi a un interesse pubblico preminente in ambito urbanistico non potrà prevalere alcun affidamento legittimo.

## **ID 6.0 - PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029987 e DVA-00\_2012-0030124)**

**Sintesi richiesta:** *Chiede che venga adottata l'alternativa C2a (in trincea ) anziché la C2c.*

### **Risposta:**

Il tratto autostradale "C" si sviluppa nelle Province di Modena e Ferrara. Il tratto ha inizio all'autostazione di "San Felice sul Panaro e Finale Emilia" e termine in corrispondenza della progressiva di inizio del tratto "D", poco oltre all'autostazione di "Cento". In corrispondenza dell'ambito di tracciato afferente all'attraversamento del Fiume Panaro e al "Sistema dei Terreni delle Partecipanze", nel Comune di Cento, si è verificata la necessità di valutare due diverse alternative plano-altimetriche del corpo autostradale rispetto alla configurazione sviluppata in sede di progetto preliminare.

Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare due soluzioni di tracciato (una posta più a nord ed una più a sud rispetto al corridoio del progetto preliminare), al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire una più efficiente azione di mitigazione dell'impatto indotto dall'infrastruttura autostradale sul

sistema dei terreni delle Partecipante di Cento. In relazione a tale aspetto si è provveduto a suddividere il tratto "C" in due ulteriori sub-tratti: "C1" e "C2". Il sub-tratto "C1" non è interessato da alcuna alternativa, il sub-tratto "C2" è interessato da due alternative plano-altimetriche rispetto alla configurazione di PP.

Ne consegue che per operare un'analisi comparativa per tale sub-tratto sono state studiate tre differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:

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

La metodologia utilizzata per la valutazione degli impatti ambientali delle suddette alternative di tracciato, ha previsto l'impiego di 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.

La metodologia di valutazione applicata in sede di SIA è stata coerente con le indicazioni riportate nel "**Piano di Lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale**", redatto ai sensi del Titolo III, art. 21 del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e ss. mm. e li., al fine di attivare la fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale". Tale documento è stato oggetto dell'istruttoria tecnica da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), confluita nel Parere di cui alla nota Prot. N. 2011 0016939 del 13.07.2011, del 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, ed altresì dell'istruttoria tecnica complementare operata, sulla medesima documentazione, dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, di cui alla relativa nota PG.2011.0124243 del 18.05.2011.

Nel medesimo parere ministeriale il MATTM ha altresì evidenziato esplicitamente che i criteri di selezione e attribuzione dei pesi e dei giudizi sulle componenti ambientali a base del processo di valutazione comparata venissero condivisi con il pubblico interessato, anche attraverso criteri di valutazione e progettazione partecipata. Per ottemperare a quest'ultima richiesta, è stata implementata una fase di indagine sociale volta all'ascolto delle comunità locali, dettagliatamente illustrata **nell'Allegato C - Documento di ottemperanza al parere ministeriale approvato con nota prot. n. 2011 0016939 in data 13.07.2011 in merito alla condivisione con il pubblico interessato della valutazione ambientale**,

Tale indagine si è basata sull'utilizzo di due diversi strumenti di ricerca:

- Interviste qualitative semi- strutturate, rivolte agli stakeholder del territorio considerato;
- Indagine demoscopica quantitativa rivolta ad un campione stratificato casuale della popolazione interessata e realizzata telefonicamente.

Entrambe le indagini hanno analizzato molteplici aspetti relativi al progetto della Cispadana, soffermandosi in particolar modo sull'analisi dei criteri della matrice Bresso, così da poter produrre dei risultati comparabili con



quelli (“pesi delle componenti”) prodotti dai tecnici analisti e valutatori ambientali, in un’ottica descrittiva e integrativa.

Definito il metodo di valutazione da impiegare e assegnati i “pesi” relativi alle componenti, lo SIA ha affrontato l’analisi degli impatti relativi ai tre tracciati alternativi, analizzando per la fase di esercizio dell’opera tutti i possibili fattori di impatto in relazione alle 14 componenti ambientali in esame. Si ricorda inoltre che la valutazione delle tre alternative del tratto C2, ha interessato un ambito territoriale che va dal fiume Panaro all’autostazione di Cento, quindi ben più ampio dell’area interessata dal vincolo delle Partecipanze.

La valutazione comparativa quali-quantitativa, operata rispetto alle differenti alternative di tracciato presenti nel tratto autostradale “C2” ha evidenziato il seguente quadro di sintesi:

ALTERNATIVA	VALORE COMPLESSIVO
C2a	-44,31
C2b	-40,74
C2c	-32,01

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI VALORI AFFERENTI AI GIUDIZI PESATI

Ne consegue che la configurazione afferente all’alternativa **C2c** presenta un quadro complessivo di impatti significativamente minore rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate e per tale ragione è stata quindi sviluppata nell’ambito del livello definitivo della progettazione.

Alla luce delle suddette considerazioni, si ribadisce in questa sede la correttezza dell’applicazione del metodo di valutazione e delle analisi svolte e si confermano quindi i risultati emersi dalla valutazione degli impatti, delle soluzioni alternative poste a confronto, sviluppata all’interno dello SIA (vedasi elaborato) 6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A.

## ID 7.1 - NICOLETTA LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030152)

**Sintesi richiesta:** *Segnala che nel SIA non è stato presa in considerazione la presenza di palazzo Ludernani, di conseguenza richiede che venga respinto il tracciato proposto nel Progetto Definitivo.*

### Risposta:

Tale osservazione coincide con la richiesta di integrazione punto 4.43 della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si rimanda pertanto alla trattazione di detto punto nel documento REL 02 - Relazione generale per la relativa risposta.

## ID 7.2 - NICOLETTA LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030152)

**Sintesi richiesta:** *Segnala che, per quanto di sua conoscenza, non sono state effettuate le valutazioni sulle alternative di tracciato in corrispondenza del comune di Sant'Agostino.*

### Risposta:

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ha la finalità di informare correttamente il processo decisionale afferente alla realizzazione di un'opera, valutando opportunamente configurazioni progettuali alternative al fine di delineare la soluzione che dal punto di vista geometrico, funzionale, ambientale e paesaggistico presenti la maggiore efficienza e compatibilità in riferimento al territorio in cui si inserisce.

La base conoscitiva sulla quale fondare la successiva valutazione dei potenziali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto è stata costruita in riferimento a tutte le configurazioni progettuali alternative prese in esame. A tale proposito, al fine di sottolineare la consistenza delle analisi, si riporta di seguito una tabella riassuntiva che specifica, per ogni componente ambientale, l'estensione dell'areale di analisi e i relativi dati quantitativi significativi.

COMPONENTE	AREALE DI ANALISI E DATI QUANTITATIVI
<b>Clima e atmosfera</b>	Per la modellizzazione e le simulazioni della dispersione degli inquinanti e le valutazioni delle concentrazioni al suolo si è utilizzato un dominio rettangolare delle dimensioni di 70 x 45 km ( <b>315.000 ha</b> ) che include l'intero tracciato autostradale e le opere di adduzione.
<b>Rumore</b>	<p><b>Buffer di analisi acustica:</b></p> <p>analisi con estensione di <b>500 m</b> tutt'attorno al sedime dell'autostrada (nelle differenti alternative) e della viabilità di adduzione (<b>13.243 ha</b>).</p> <p><b>1606</b> edifici-ricettore</p>
<b>Vibrazioni</b>	<p><b>Buffer di analisi vibrazionale:</b></p> <p>analisi con estensione di <b>500 m</b> tutt'attorno al sedime dell'autostrada (nelle differenti alternative) e della viabilità di adduzione (<b>13.243 ha</b>).</p> <p><b>1.107</b> edifici-ricettore</p>
<b>Suolo e sottosuolo</b>	<p>Buffer <b>minimo di 2 km</b> per lato del tracciato autostradale (superficie complessiva di indagine circa 64.000 ha).</p> <p>Inquadramento pedologico in un buffer di 1 km per lato del tracciato autostradale (superficie complessiva di indagine circa <b>16.000 ha</b>)</p>
<b>Acque superficiali</b>	Fascia di indagine di <b>1000 m (sud) + 1000 m (nord)</b> del tracciato, per una superficie complessiva di <b>67.735.372 m<sup>2</sup></b> .
<b>Acque sotterranee</b>	Per le valutazioni di carattere idrogeologico si è presa in considerazione una ampia fascia al contorno del tracciato, in modo da descrivere la morfologia del tetto della falda. Per quanto

	riguarda la vulnerabilità, vista la maggiore necessità di dati stratigrafici precisi, si è utilizzato un <b>buffer di 500 m</b> a lato della nuova infrastruttura.
<b>Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi</b>	Intorno d'influenza di <b>1000 m per parte</b> rispetto all'asse autostradale di progetto, per un totale di quasi <b>16.000 ha</b> di area di studio
	Approfondimenti a varie scale territoriali:
<b>Sistema agroalimentare e rurale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>scala Regionale</b> Emilia Romagna</li> <li>➤ <b>scala Provinciale</b> Modena, Reggio Emilia e Ferrara</li> <li>➤ <b>scala Comunale</b> Comuni interessati dalle opere</li> </ul>
<b>Paesaggio e patrimonio storico - culturale</b>	<p><b>Analisi di area vasta:</b> vengono descritte le Unità di Paesaggio a scala provinciale</p> <p><b>Analisi di area locale:</b> viene indagato il Paesaggio in relazione al passaggio dell'infrastruttura ed ai differenti tratti di progetto</p> <p><b>Censimento edifici in territorio rurale:</b> buffer 1 km per lato dall'asse autostradale</p>
<b>Patrimonio archeologico</b>	Buffer di <b>2 km</b> su ogni lato del tracciato in progetto, <b>complessivamente 4 km</b> . Alcuni elementi naturali e antropici quali i dossi, la centuriazione e la viabilità antica e storica, sono stati considerati al di fuori del buffer in quanto si tratta di dati territoriali di più ampio respiro, funzionali alla lettura e interpretazione delle dinamiche insediative dell'area indagata.
<b>Salute e del benessere dell'uomo</b>	Le analisi si sono focalizzate su tutti comuni direttamente interessati dal tracciato autostradale di progetto.
	L'area di studio individua il territorio direttamente interferito dal tracciato autostradale in almeno una delle configurazioni alternative.
<b>Sistema insediativo e delle condizioni socio-economiche</b>	<p>3 Province e 14 Comuni :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Provincia di Reggio Emilia</u> - Reggiolo e Rolo;</li> <li>➤ <u>Provincia di Modena</u> - Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia;</li> <li>➤ <u>Provincia di Ferrara</u> - Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico, Ferrara e Mirabello.</li> </ul>

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, nel contesto territoriale dei Comuni di Sant' Agostino e Mirabello sono state confrontate 4 diverse configurazioni plano-altimetriche di tracciato tra le quali è stata individuata quella più efficiente in termini di funzionalità trasportistica e compatibilità paesaggistica ed ambientale.

Le valutazioni ambientali che hanno portato a valutare la preferibilità dell'alternativa Dc presso il territorio di Sant'Agostino rispetto alle alternative studiate sono riportate nell'elaborato ID 6289\_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* mentre le configurazioni plano-

altimetriche alternative valutate sono riportate in dettaglio nell' ALLEGATO B del Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale.

### **ID 7.3 - NICOLETTA LUDERGNANI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030152)**

---

**Sintesi richiesta:** *Segnala carenze progettuali in merito al tema sisma.*

**Risposta:**

Per la risposta a tale osservazione, si rimanda alla risposta alla richiesta di integrazione punto 3.1 del MATTM nel documento REL 02 - Relazione generale e alla risposta all' osservazione ID 5.2

### **ID 8.0 - GIACOMO AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030205)**

---

**Sintesi richiesta:** *Osservazione uguale a quella di San Gualtiero Società semplice dei fratelli Ludernani, ID 5.1-5.7*

**Risposta:**

Essendo l'osservazione uguale a quella presentata dalla società San Gualtiera (ID 5.1-5.7) ,per le risposte si rimanda a tali punti.

### **ID 10.1 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030070)**

---

**Sintesi richiesta:** *Segnala che è in atto una grave crisi economica, non trova nello sviluppo della progettazione un'analisi in merito con diversi scenari di traffico e di crescita economica.*

**Risposta:**

Per la risposta si veda quella fornita al punto ID 6.5 delle osservazioni del servizio VIA della Regione Emilia-Romagna, allegato RIC 7.1.1.1 - RELAZIONE OSSERVAZIONI RER.

### **ID 10.2 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030070)**

---

**Sintesi richiesta:** *Chiede che le opere siano riprogettate a seguito del verificarsi di fenomeni di liquefazione.*

**Risposta:**

In ambito di Progetto Definitivo sono già state condotte le verifiche di liquefazione per rilevati ed opere d'arte, così come previsto dalla vigente normativa (NTC08). Al punto 3.1 della richiesta di integrazioni il Ministero

dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha richiesto approfondimenti sul tema sismico, si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto per le analisi svolte.

### **ID 10.3 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030070)**

**Sintesi richiesta:** *L'osservazione riporta: "dati pluviometrici riportati sono stati rilevati in periodi siccitosi come l'autunno-inverno 2011/12 che ha avuto solo 5 mm. precipitazioni nel mese di gennaio 2012 e altre molto sotto alla media nei mesi precedenti e successivi, il monitoraggio delle falde con tale particolare situazione climatica non è indicativo nel lungo periodo il dato non può essere proiettato come riscontrabile negli anni a venire, del resto tutta l'area ricca di canali artificiali alcuni vecchi di secoli, e sempre stata oggetto di variazioni climatiche che hanno arrecato frequenti alluvioni ed esondazioni con allagamenti estesi; l'opera dei consorzi di bonifica è tuttora costante per conservare il franco di coltivazione, che senza il loro intervento, non sarebbe garantito, a questo proposito basta vedere sulla media dei 50 anni quale è il rischio esondazione del fiume Reno, Panaro, Secchia."*

#### **Risposta:**

La campagna di misurazione dei livelli di falda, effettuati durante un periodo estivo particolarmente siccitoso, ha evidenziato livelli molto più depressi rispetto a quelli che ragionevolmente ci si potrebbe aspettare nel periodo invernale. Per tali ragioni, così come riportato a pag. 60 della relazione 5217\_PD\_0\_D00\_D0000\_0\_GT\_RH\_01\_A e a pag. 63 della 0323\_PD\_0\_A00\_A0000\_0\_GT\_RH\_01\_A, si sono utilizzati i dati forniti dal Servizio Geologico, Sismico e dei suoli della Regione Emilia Romagna, i quali hanno messo in evidenza nei periodi invernali delle soggiacenze prossime al piano campagna (20-30cm). Si segnala inoltre che il monitoraggio dei livelli di falda predisposto da ARC S.p.a. è tuttora in corso, al fine di raccogliere ulteriori dati propedeutici alla progettazione esecutiva. I dati fino ad ora raccolti confermano la correttezza delle scelte progettuali adottate.

### **ID 10.4 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030070)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala che il tracciato, con ampie curve, taglia gli appezzamenti di terreno in modo tale da creare grave danno alle aziende agricole, chiede pertanto che l'autostrada si sovrapponga alla viabilità esistente.*

#### **Risposta:**

La configurazione plano-altimetrica del tracciato è il risultato di un'accorta rivalutazione delle scelte effettuate in ambito di Progetto Preliminare e volta a perseguire la minor occupazione possibile del territorio agricolo attraversato; si leggano in tal senso la riconfigurazione delle protezioni antifoniche dell'infrastruttura

e l'input progettuale assunto di contenere il più possibile l'altezza del rilevato garantendo sempre il rispetto dei franchi sui corsi d'acqua interferiti.

Inoltre si è cercato di evitare, compatibilmente con le geometrie stradali necessarie, la cesura irregolare dei campi agricoli e la conseguente formazione di aree reliquate che, in una seconda fase, sono state inglobate in aree di mitigazione dell'autostrada o ricucite attraverso la fitta rete di strada poderali previste in progetto.

Si precisa che il voler ripercorrere il tracciato delle viabilità esistenti, riconvertendole a categoria stradale di tipo A, non è una soluzione sempre perseguibile dato che la diversa tipologia di viabilità impone geometrie stradali differenti per garantire un adeguato grado di sicurezza all'utente. Dove ciò è stato possibile, come ad esempio in un tratto di Cispadana già realizzato in provincia di Ferrara, tale soluzione è stata adottata.

## **ID 10.5 - LUIGI DONINI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030070)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala l'alto interesse archeologico per le zone di Cento, Sant'Agostino e San Felice sul Panaro. Chiede siano interpellate le competenti Soprintendenze Regionali.*

### **Risposta:**

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna – Bologna ha già espresso le proprie osservazioni in sede di Conferenza di Servizi Preliminare (parere protocollo regionale PG.2011.0067336 del 15/03/2011, riportato nella relazione di ottemperanza del Progetto Definitivo alla scheda ID 35.1). All'interno di tale documento la Soprintendenza indicava le modalità di indagine e le aree in cui eseguire i sondaggi. Partendo da queste indicazioni, a seguito di nuovi e più approfonditi studi sull'interesse archeologico dei territori attraversati e a valle di specifici incontri con le competenti Soprintendenze locali, 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.

Tutte le informazioni inerenti le analisi archeologiche preventive condotte ed il piano di indagine sono riportate in dettaglio nella Sezione "Indagini" del Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, da elaborato 0087\_PD\_0\_X01\_X0000\_0\_AR\_RG\_01\_A a 0173\_PD\_0\_X03\_X0000\_0\_AR\_PA\_30\_A.

Si segnala che la campagna di indagini dirette preventive attualmente in corso è svolta da ditte specializzate in ricerche archeologiche sotto la direzione scientifica della Soprintendenza per i Beni Archeologici.

**ID 11.0 - PARTITO RIFONDAZIONE COMUNISTA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030512)**

**Sintesi richiesta:** *Chiede al MATTM di esprimere parere sfavorevole all'intero progetto in quanto:*

- a) La scelta di trasformare un percorso nato per la viabilità locale in autostrada non risponde alle esigenze di mobilità locale;*
- b) alto impatto ambientale in termini di inquinamento atmosferico e acustico, alterazione del paesaggio, consumo di suolo e impatto sulla fauna.*
- c) l'indagine demoscopica svolta ha coinvolto solo 900 soggetti, non vi è stata trasparenza nell'individuazione dei soggetti coinvolti e nella formulazione dei quesiti.*

**Risposta:**

punto a)

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nell'elaborato 5868\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_01\_A Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni argomentative (a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) di cui ai seguenti Capitoli:

**A.1. PRESENTAZIONE INTRODUTTIVA DEL PROGETTO**

A.1.1. Descrizione sintetica introduttiva del progetto: natura dell'opera, motivazioni e quadro complessivo degli obiettivi

A.1.1.1 Obiettivi del progetto rispetto alle strategie comunitarie e nazionali

A.1.1.2 Obiettivi del progetto alla scala regionale e locale

**A.2. ANALISI DEL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEL TRACCIATO**

A.2.1. Storia del progetto e iter approvativo del progetto preliminare

A.2.1.1 Programmazione PRIT'98 e Studio di Fattibilità

A.2.1.2 Iter di affidamento della Concessione

A.2.1.3 Iter di approvazione del Progetto Preliminare comprensivo della Conferenza di Servizi Preliminare integrata con il procedimento di definizione dei contenuti del SIA

A.2.2. Descrizione delle differenti configurazioni di progetto valutate nello Studio di Impatto Ambientale

A.2.2.1 "Opzione zero"

#### A.2.2.2 Descrizione sintetica della alternative di progetto studiate

#### A.2.2.3 Descrizione sintetica della configurazione del progetto definitivo oggetto di Studio di Impatto Ambientale

Inoltre, nell'elaborato 5898\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RH\_01\_A Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", a cui si rimanda per eventuali approfondimenti, è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

Si sottolinea inoltre che il progetto risponde a specifici obiettivi e strategie a scala comunitaria, nazionale, regionale e locale.

A scala comunitaria e nazionale, Il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea indica i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN, Trans european network).

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);
- dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);
- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova–Novara–Sempione;
- i porti italiani beneficeranno, di due "autostrade del mare" quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.



- inoltre, nella seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, prevede l'aggancio a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

La Regione Emilia-Romagna ha un evidente interesse per la realizzazione del corridoio 5 che innestandosi con il Corridoio adriatico consente il collegamento verso la Slovenia e le regioni centro-orientali dell'Europa; c'è, inoltre, un interesse ancora più diretto per le potenzialità di relazione con l'area di trasporto del mare Adriatico-Egeo.

Nei futuri processi di integrazione est-ovest in Europa, è essenziale per l'Emilia-Romagna una prospettiva di integrazione nord-est/sud-ovest che interessi, da una parte, la Slovenia, l'area Danubiana ed il nord Europa (Vienna-Bratislava-Budapest-Danzica-Riga) attraverso la realizzazione del «Corridoio Baltico-Adriatico» e, d'altra parte, il Triveneto e la Lombardia, evitando che si manifestino in prevalenza integrazioni orizzontali lungo corridoi di traffico che, nel centro-sud Europa, verrebbero a transitare a nord delle Alpi.

Da tali considerazioni è possibile comprendere il ruolo strategico che potrà essere assunto dell'Autostrada Regionale Cispadana, nel disegno complessivo della "Grande Rete" regionale. Ciò in ragione:

- della prevalente giacitura ovest-est che ne caratterizza lo sviluppo planimetrico;
- delle importanti potenzialità intermodali che la nuova funzione autostradale consentirà di attivare anche rispetto all'implementazioni delle molteplici offerte di mobilità e di servizi di area vasta, quali: i sistemi di trasporto ferroviario, aeroportuale e portuale.

La nuova mobilità di persone e merci afferente all'infrastruttura di progetto potrà trovare un efficiente quadro di relazioni nel più ampio sistema regionale dell'offerta differenziata ed intermodale dei trasporti, della logistica e dei servizi; essa, inoltre, potrà concorrere attivamente, in modo sinergico ed integrato con altre infrastrutture attive nel territorio regionale, al conseguimento degli obiettivi comunitari programmati per la sicurezza complessiva dei trasporti, per l'ambiente, per la salute umana e per la qualità della vita.

A scala regionale e locale inoltre, I principali obiettivi specifici posti alla base della realizzazione dell'opera sono:

- ✓ contribuire alla rivitalizzazione economica dell'area sub-orientale della regione, il cui territorio è caratterizzato, rispetto al modello dell'Emilia Centrale, dall'intreccio fra la persistenza di aspetti di marginalità rurale e il mancato decollo di un sistema di industrializzazione autonomo nei poli che rappresentano il principale riferimento dell'area: i distretti specialistici insediati nei comuni dell'area nord del modenese, la zona industriale di Ferrara e la zona industriale e portuale di Ravenna. Una nuova infrastruttura autostradale, che collega direttamente l'area sub-orientale con l'Emilia Centrale e da lì verso le grandi direttrici del traffico verso nord e nord-ovest, potrà portare benefici effetti in termini di abbattimento dei costi di trasporto su gomma di merci e persone da e verso le aree industriali dell'area sub-orientale, con una ricaduta positiva in termini di attrattività sulle imprese in cerca di nuovi siti produttivi;

- ✓ creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili);
- ✓ rendere più veloci i flussi di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna che, in seguito alle politiche europee, si colloca in una posizione strategica all'interno del "Corridoio adriatico". La realizzazione della Cispadana, permettendo ai flussi merci di bypassare il nodo bolognese, potrebbe rendere più competitivo il trasporto merci via mare attraverso il sistema portuale ravennate;
- ✓ migliorare l'accessibilità dei flussi turistici verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;
- ✓ rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese, favorendo, come previsto anche dalle scelte programmatiche del nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), la rilocalizzazione di attività produttive dalle zone di insediamento manifatturiero della via Emilia, oltre che da alcune aree del nord-est;
- ✓ contribuire al miglioramento della connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord della Provincia di Modena, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla delocalizzazione produttiva di alcune multinazionali estere. La nuova Autostrada Regionale Cispadana potrebbe sostenere in modo significativo l'inserimento dell'intera area in una rete di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale;
- ✓ ottimizzare la connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord delle Province di Parma e Reggio Emilia, rispetto alla nuova Autostrada Regionale Cispadana e più in generale rispetto al corridoio cispadano, al fine di consolidare un efficiente sistema di mobilità e di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale.

punto b)

Il progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana è corredato da una documentazione ambientale integrata, costituita dallo Studio di Impatto Ambientale, dalle Relazioni Paesaggistiche, dagli Studi per la Valutazione di Incidenza e dalla Valutazione di Impatto Sanitario, all'interno della quale viene condotta l'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali e paesaggistici generati dalle azioni di progetto, sia in fase di costruzione che di esercizio, al fine di perseguire un ottimale inserimento dell'infrastruttura nel territorio.

L'identificazione degli impatti ha consentito di operare un quadro organico di scelte progettuali finalizzate ad identificare e descrivere gli interventi di mitigazione ambientale e di compensazione agro-ambientale.

Sia per la valutazione della migliore configurazione plano-altimetrica tra le diverse alternative proposte, sia per l'analisi della conformazione definitiva assunta dal tracciato, le componenti ambientali attentamente indagate sono:

- Clima ed atmosfera;
- Rumore
- Vibrazioni
- Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee;
- Vegetazione e flora;
- Fauna;
- Ecosistemi;
- Sistema agricolo, agroalimentare e rurale;
- Paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- Archeologia;
- Salute e benessere dell'uomo;
- Sistema socio-economico.

Si ritiene pertanto di aver correttamente indagato gli impatti ascrivibili all'infrastruttura e di aver quindi predisposto efficaci interventi di mitigazione degli stessi.

punto c)

In merito all'indagine demoscopica svolta, la cui formulazione ed i cui esiti sono compiutamente riportati nell'elaborato 6430\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RH\_02\_A Allegato A - Documento di ottemperanza al parere ministeriale approvato con nota prot. n.2011 0016939 in data 13.07.2011 in merito alla condivisione con il pubblico interessato della valutazione ambientale dello SIA, a cui si rimanda per eventuali approfondimenti, si informa che questa è risultata essere un'approfondita attività di ascolto e coinvolgimento delle realtà locali e dei cittadini attraverso due differenti e specifiche modalità di indagine: un'indagine statistico/quantitativa ed una di tipo qualitativo. I soggetti interessati dalla ricerca sono stati individuati interpretando le indicazioni ministeriali e regionali relative all'inclusione di "tutti gli attori territoriali destinatari delle decisioni pubbliche" e al coinvolgimento del "pubblico interessato" dalla realizzazione dell'opera, dove, per "pubblico interessato" si sono intesi:

- i cittadini residenti nei comuni attraversati dal tracciato, estratti a campione e rappresentativi della popolazione residente;
- i portatori di interesse, ossia, le amministrazioni, le organizzazioni economiche e sociali, i comitati e i movimenti ambientalisti.

Il coinvolgimento di questi due target di ricerca (cittadini estratti a campione e portatori di interesse) è stato realizzato per avere un quadro di informazioni il più completo possibile che comprendesse da un lato, le posizioni e le preoccupazioni di un pubblico eterogeneo e tendenzialmente non esperto, dall'altro, gli interessi espressi delle realtà locali organizzate. La ricerca è stata realizzata attraverso la somministrazione di un questionario strutturato ad oltre 900 abitanti, per quanto attiene all'indagine quantitativa e la

somministrazione di interviste semi-strutturate a 60 soggetti territoriali, per quanto riguarda l'indagine qualitativa.

In relazione alla numerosità, si sottolinea che un campione di 900 cittadini risulta del tutto adeguato per fare inferenza statistica sulla popolazione che risiede nei territori interessati dal tracciato in quanto consente di ottenere risultati con un margine di errore massimo di  $\pm 3,3\%$ .

La metodologia utilizzata, oltre a rispondere alle prescrizioni ministeriali, ha consentito di raggiungere alcuni risultati che vanno al di là di quanto richiesto formalmente e che sono stati di aiuto nelle fasi successive del progetto, offrendo, ad esempio, la possibilità, grazie alle informazioni raccolte:

- di cogliere le principali preoccupazioni della popolazione interessata dalla realizzazione dell'opera;
- di orientare, in funzione di queste, il processo di comunicazione in corso, affinché potesse essere il più attinente possibile alle esigenze dei cittadini;
- di redigere una Sintesi non Tecnica in grado di dare risposte alle reali preoccupazioni sollevate dai cittadini
- di strutturare, in generale, un processo decisionale di attuazione dell'opera in grado di tenere conto di quanto espresso dalle istanze territoriali.

Nello specifico la selezione degli attori da intervistare per l'indagine qualitativa è stata effettuata attraverso tre differenti modalità di azione:

1. individuazione dei soggetti che si sono auto segnalati prendendo parte al dibattito pubblico sulla realizzazione dell'opera nel corso dell'ultimo anno (questi interlocutori sono stati individuati attraverso l'analisi della rassegna stampa);
2. indicazione dei soggetti ritenuti più rappresentativi degli interessi locali da parte dei promotori della ricerca (ARC S.p.A. e Consorzio ARCOSS) e dalla Regione Emilia-Romagna;
3. segnalazione di ulteriori soggetti da contattare indicati dagli stessi attori intervistati (agli interlocutori individuati veniva chiesto, al termine dell'intervista, di indicare altri potenziali soggetti da ascoltare).

L'applicazione dei due primi criteri ha condotto ad individuare complessivamente un centinaio di possibili interlocutori. Il confronto tra le "liste" - quella individuata attraverso la rassegna stampa e le due costruite attraverso le indicazioni raccolte dalla Regione Emilia-Romagna e da ARC S.p.A. e Consorzio ARCOSS - ha poi consentito di individuare gli interlocutori ritenuti maggiormente rilevanti (ossia quelli che sono comparsi sempre in alto nelle varie liste). Nel corso dell'indagine inoltre, la mappa degli attori è stata integrata e modificata in base alle indicazioni degli stessi interlocutori contattati.

**ID 14.1 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Ritiene non corretta la valutazione del flusso di traffico in attraversamento a Villanova di Reggiolo e del comune di Rolo, ritiene si avrà un aumento del traffico attuale e per tale motivo richiede la realizzazione della variante a Villanova.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.14. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto all'interno del documento RIC 7.1.1.1 - Relazione di riscontro alle richieste della Regione Emilia-Romagna.

**ID 14.2 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Richiede che sia migliorata la connessione tra Villanova e le aree industriali Rame, Gorna e Ranaro sia con il comune di Reggiolo attraverso percorsi ciclopedonali che garantiscano i percorsi casa-lavoro-scuola.*

**Risposta:**

Essendo l'osservazione analoga alla richiesta di integrazione del MATTM, punto 4.48 si rimanda ad essa per la risposta (documento REL.02).

**ID 14.3 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Chiede che siano previste barriere acustiche anche nel tratto di Cispadana già in esercizio nel comune di Reggiolo.*

**Risposta:**

Lo studio acustico, redatto in base al DPR 142/2004, è stato condotto esclusivamente per le viabilità di nuova realizzazione facenti parte del Progetto di Autostrada Regionale Cispadana, non ritenendo il Concessionario di aver alcun titolo ad intervenire su viabilità gestite da altro Ente e già realizzate.

Si sottolinea inoltre come il corridoio Cispadano sia da tempo presente nella pianificazione Regionale, di conseguenza all'atto della progettazione delle mitigazioni acustiche sui tratti esistenti, si sarebbe dovuto considerare il flusso di traffico generato nell'ipotesi di completamento dell'intero asse.

Ove questo non fosse stato fatto, in base a quanto previsto dal DM 29.11.2000, spetta all'ente gestore dell'infrastruttura garantire il rispetto dei limiti di immissione stabiliti da Normativa, attuando piani di contenimento e abbattimento del rumore.

#### **ID 14.4 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Chiede che la viabilità D03 sia terminata prima dell'avvio del cantiere autostradale in modo da poterla utilizzare come viabilità per i mezzi di trasporto del materiale da rilevato in modo da evitare i centri abitati. Chiede inoltre che siano individuati percorsi preferenziali per i mezzi di cantiere a più basso impatto sugli abitati, oltre che precauzioni come restrizioni orarie e sensi unici.*

**Risposta:**

Così come previsto in Progetto Definitivo, per la realizzazione dei rilevati autostradali non è necessario l'approvvigionamento di materiale proveniente da cave ubicate in provincia di Reggio Emilia, di conseguenza l'anticipo dell'esecuzione della viabilità D03 non porterebbe vantaggi ai percorsi dei mezzi. Si veda a tal proposito la tavola 0275\_PD\_0\_0000\_KK00\_0\_CD\_PL\_05\_A di PD.

Si sottolinea inoltre che la durata complessiva del cantiere di 44 mesi richiede di partire il prima possibile con la posa dei rilevati autostradali, non risulta possibile posticipare tali lavorazioni in attesa del completamento di altre viabilità, pena il non rispetto dei tempi.

#### **ID 14.5 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Ritengono sarebbe più opportuno prevedere sovrappassi al posto delle intersezioni attualmente previste in PD, in modo da evitare l'ingresso dei mezzi agricoli.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.7. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

**ID 14.6 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Si ritiene d'obbligo prevedere un progetto integrato per lo smaltimento delle acque reflue dal campo base di Reggiolo e del futuro casello autostradale in relazione all'area industriale Rame con relativo collegamento al depuratore esistente.*

**Risposta:**

Essendo l'osservazione analoga alla richiesta di integrazione del MATTM, punto 3.14 si rimanda ad essa per la risposta (documento REL.02).

**ID 14.7 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Ricordano che nelle fasi di cantiere devono essere rispettate tutte le normative inerenti la sicurezza sul lavoro.*

**Risposta:**

In fase di cantierizzazione dell'opera, come già esplicitato nella documentazione depositata, tutti gli obblighi di legge inerenti la sicurezza saranno rispettati.

**ID 14.8 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazioni in merito ai rapporti aereoilluminanti, agli impianti di condizionamento e layout dei fabbricati di cantiere, tra cui mense e spogliatoi.*

**Risposta:**

Negli uffici di cantiere è già previsto un R.I >1/8 (vedasi elaborato 3566\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_AB\_01\_A).

In merito alle indicazioni sugli impianti di condizionamento, si ottempererà alle richieste in sede di Progetto Esecutivo. Analogamente si provvederà ad adeguare l'altezza dei locali spogliatoi ove non sia già prevista di 2.7m. Si segnala inoltre che la cantierizzazione delle viabilità di adduzione è compresa negli stessi ambiti operativi dell'asse autostradale, di conseguenza utilizza gli stessi campi base. Gli spogliatoi, comprensivi di docce e WC, sono ubicati all'interno dei campi base così come i dormitori. Gli altri ambiti di cantiere sono

aree operative finalizzate alla costruzione delle opere d'arte, perciò utilizzano le dotazioni previste nei campi base. Nelle aree operative sono previsti solo WC chimici.

Sul tracciato delle viabilità di adduzione sono previste solo aree operative, di dimensioni e dotazioni ovviamente ridotte rispetto ai campi base.

In merito alla richiesta di fornire il layout della mensa, si segnala che la tavola 11 dell'elaborato 3566\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_AB\_01\_A riporta già il layout di mensa e cucina, ulteriori approfondimenti e dettagli saranno sviluppati in sede di progettazione esecutiva.

#### **ID 14.9 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Richiede che nella realizzazione degli interrati siano messe in atto tutte le cautele necessarie per l'intercettazione e la messa in sicurezza delle falde.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 7.5. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

#### **ID 14.10 - AUSL REGGIO EMILIA - SERVIZIO SANITARIO REGIONALE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030921)**

**Sintesi richiesta:** *Prescrive i documenti da presentare alla richiesta di agibilità degli edifici, al fine di assicurare lo svolgimento in sicurezza dei lavori di manutenzione e riparazione.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 7.6. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

#### **ID 18.1 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0003700)**

**Sintesi richiesta:** *osservazione 1) Richiesta di riconsiderazione dell' altezza del tratto in rilevato dell'autostrada: Richiede di ristudiare il profilo autostradale abbassando il rilevato.*

**Risposta:**



La richiesta di abbassare la livelleta autostradale si inserisce all'interno di considerazioni più generali, così come espresse al punto 4.41 della richiesta di integrazioni formulata dal MATTM, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

## **ID 18.2 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0003700)**

**Sintesi richiesta:** *osservazione 2) Osservazione sulla viabilità di adduzione D04-D08, raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana: dalla via Modena a Pilastrello.*

*Il Comune chiede di abbandonare l'ipotesi di un potenziamento in sede della SP.6 (tratto A1) e suggerisce la realizzazione di una nuova viabilità, anche alla luce di dubbi che manifesta in merito alla possibilità di rizezionare la SP6. Chiede inoltre di collegare direttamente la nuova viabilità al casello, evitando di sfruttare un tratto di via Monsignor di Sotto.*

### **Risposta:**

Il progetto definitivo della viabilità di adduzione Bondeno-Cento 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 formulati in sede di Conferenza dei servizi Preliminare, in particolare da parte della provincia di Ferrara (si veda a tal proposito la scheda 40.5 della relazione di ottemperanza, elaborato 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A).

In merito all'attuale richiesta del Comune di Cento si sottolinea quanto segue:

- Il rizezionamento della SP6 nel tratto A1 della Bondeno-Cento è stato progettato nel rispetto dei limiti normativi, sia per quanto riguarda i livelli di servizio che l'accessibilità ai fondi interferiti.
- La costruzione di un nuovo tratto stradale, secondo il tracciato proposto dal Comune, comporta un aumento del consumo di suolo agricolo destinato sia alla coltivazione del foraggio che a frutteto.
- La costruzione di un nuovo tratto stradale comporta la realizzazione di nuovi rilevati, aumentando quindi il fabbisogno di materiale da cava.

Ciò detto si ritiene che la scelta di prevedere il tratto A1 della Bondeno – Cento (viabilità D07) in nuova sede anziché tramite il rizezionamento dell'attuale SP6 sia una scelta che risieda nella pianificazione viabilistica di Comune, Provincia e Regione, piuttosto che una scelta di tipo ambientale.

A tal riguardo si deve segnalare che la Regione Emilia Romagna, con nota PG.2012.0103281 del 24/04/2012, ha ritenuto non accoglibile la medesima richiesta avanzata dalla Provincia di Ferrara per conto del Comune di Cento in data 16/04/2012, quindi successiva alla chiusura della Conferenza di Servizi sul Progetto Preliminare in cui sono stati chiamati ad esprimersi tutti gli Enti titolari a rilasciare pareri, nulla osta ed autorizzazioni in sede di Conferenza di Servizi per l'approvazione del Progetto Definitivo.

**ID 18.3 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0003700)**

**Sintesi richiesta:** *osservazione 3) Risoluzione del collegamento SP13-SP 34 tramite connessione diretta. Il Comune chiede che venga realizzato un nuovo tratto di strada che colleghi la SP 13 e la SP 34 per evitare aggravio di volume di traffico nel centro abitato di Buonacompra.*

**Risposta:**

La richiesta era già stata formulata in sede di Conferenza di Servizi Preliminare da parte della Provincia di Ferrara, tale richiesta fu però respinta dal presidente della Conferenza e quindi non inserita in PD. Si vedano a tal proposito le schede ID 40.28 e 40.7 della relazione di ottemperanza, elaborato 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A

**ID 20.0 - COMUNE DI MASI TORELLO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0000279)**

**Sintesi richiesta:** *Il comune prescrive l'impossibilità di attraversare i centri abitati per il trasporto di materiale, chiede che l'accesso alla cava avvenga con una nuova viabilità parallela al RA08 con innesto su via dell' industria, da realizzarsi a carico della ditta esecutrice.*

**Risposta:**

Si segnala che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al punto 3.6 della richiesta di integrazioni, ha chiesto che siano indagate le soluzioni per reperire il materiale inerte necessario, in poli prossimi al tracciato stradale. In funzione delle valutazioni che saranno svolte dalla Commissione Tecnica VIA a seguito delle integrazioni presentate, sarà quindi possibile che il polo di Masi Torello non venga più interessato dal progetto di Autostrada Cispadana. Nel caso venga confermata dalla procedura VIA la necessità di utilizzare tale polo, si ritiene che la richiesta del Comune possa essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma.

**ID 21.1 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** *1) Scavalcamento della SP46 "Cento-Alberone" (via Maestra Grande).*

*Chiede che la proprietà e la manutenzione della trincea di via Maestra Grande resti in capo a ARC.*

*Chiede inoltre che la trincea sia allargata al fine di ospitare gli spazi per una pista ciclabile.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si sottolinea che la configurazione altimetrica definitiva di strada Maestra Grande sarà funzione dell'esito delle valutazioni eseguite dalla Commissione Tecnica VIA, in particolare in merito alla risposta fornita al punto 4.42 della richiesta di integrazioni del MATTM.

**ID 21.2 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 2) *Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada - Svincolo di Cento.*

*Richiede il risezionamento del tratto di via Monsignor di Sotto posto tra le rotatorie della D06 e del cavalcavia V35. Richiede il risezionamento di via Monsignor di sotto a categoria C2 anche nel tratto ad Est sino a via Maestra Grande.*

**Risposta:**

Si ritiene che la richiesta della Provincia non abbia presupposti di carattere ambientale ma sia da valutare in ambito della pianificazione viabilistica di Comune, Provincia e Regione. Si ritiene opportuno, quindi, il suo rimando in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma avviata dalla Regione Emilia Romagna.

**ID 21.3 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 3) *Potenziamento SP13 e SP34*

*Chiede il potenziamento della SP34 compreso tra l'intersezione con SP66 e intersezione con SP13 realizzando un tratto in variante, sezione C2.*

**Risposta:**

La richiesta era già stata formulata in sede di Conferenza di Servizi Preliminare, tale richiesta fu però respinta dal presidente della Conferenza e quindi non inserita in PD. Si vedano a tal proposito le schede ID 40.28 e 40.7 della relazione di ottemperanza, elaborato 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A

**ID 21.4 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 4) *Potenziamento via Quattro Torri: Chiede il potenziamento del tratto di via Quattro Torri tra l'innesto della SP70 e la SP 66.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si precisa sin d'ora che il Progetto Definitivo Autostrada Cispadana presenta, a corredo della realizzazione dell'infrastruttura autostradale, diversi interventi di compensazione territoriale e di sistemazione della viabilità esistente, i quali si ritengono sufficienti per equilibrare l'inserimento dell'opera nel territorio.

**ID 21.5 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 5) *Cavalcavia V37 SP66. Richiede che il cavalcavia resti in carico ad ARC*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 21.6 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 6) *Relitto SP 70 (Cispadana C1) a Bosco Salici.*

*Richiede che il tratto di Cispadana C1 che resta in funzione tra il casello di Poggio Renatico e via Bosco Salici sia tolto dal patrimonio provinciale.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 21.7 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

---

**Sintesi richiesta:** 7) SP 50 - sovrappasso di Poggio Renatico.

*Richiede che la proprietà e la manutenzione del cavalcavia resti in capo a ARC Spa o alla Regione Emilia-Romagna.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 21.8 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

---

**Sintesi richiesta:** 8) Relitto SP70 - Coronella

*Chiede che il tratto di Cispadana esistente che resta intercluso tra autostrada e ferrovia ed utilizzato come poderale sia tolto dal patrimonio provinciale.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 21.9 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

---

**Sintesi richiesta:** 9) Area provinciale zona autostrada A13.

*Chiede che l'area di proprietà della provincia sia acquisita da ARC in toto o in parte rilevante.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 21.10 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

---

**Sintesi richiesta:** 10) Rotatoria sulla SS64 - Località Chiesuol del Fosso

*La provincia esprime perplessità sulla fattibilità della rotatoria.*

**Risposta:**

Come desumibile dagli elaborati di Progetto Definitivo, la rotatoria prevista rispetta la vigente normativa in merito alla progettazione stradale, risulta pertanto pienamente fattibile.

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 21.11 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

---

**Sintesi richiesta:** 11) Svincolo di Ferrara Sud.

*Pur non avendo competenza in materia, afferma che sarebbe auspicabile uno spostamento a Sud della rotatoria per inserirvi anche Via Corazza.*

**Risposta:**

La posizione della rotatoria in uscita dalla svincolo di Ferrara Sud è stata stabilita in sede di PD bilanciando diverse esigenze, prima tra tutte la necessità di limitare gli impatti sui fabbricati posti immediatamente ad Est della SS 64, evitando il passaggio tra i fabbricati stessi. Lo spostamento a Sud, analizzato come ipotesi progettuale, non era comunque in grado di assicurare l'immissione di via Corazza in quanto le geometrie non lo consentivano (si veda figura seguente). Non si ritiene pertanto possibile accogliere l'osservazione in questione.



## ID 21.12 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)

**Sintesi richiesta:** 12) Riassetto delle competenze assi stradali.

*Chiede l'istituzione di un tavolo di lavoro per la redistribuzione delle competenze.*

**Risposta:**

Gli accordi in merito al riassetto delle competenze dei vari assi stradali potranno essere presi in ambito di Conferenza di Servizi e successivo Accordo di Programma, procedimento già avviato dalla Regione Emilia Romagna in data 20 Dicembre 2012.

## ID 21.13 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)

**Sintesi richiesta:** 13) modalità di esazione e mitigazioni/compensazioni ambientali.

*Chiede che, nel caso di futura adozione del sistema Free Flow, le superfici dei piazzali degli svincoli siano recuperati con opere a verde (previsione di inserire in convenzione)*

**Risposta:**

In merito alla richiesta formulata dalla Provincia si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 4.14.

**ID 21.14 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 14) terre e rocce da scavo.

*Si afferma che l'elaborato di PD "Piano di gestione operativo terre e rocce da scavo" non è redatto in conformità al DM 161/2012, ne chiede quindi l'aggiornamento alla normativa vigente.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.23. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

**ID 21.15 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 15) Impatti ambientali del progetto di interventi di mitigazione.

*Chiede che venga prescritto l'ampliamento dell' area boscata di Bosco Panfilia a Sant'Agostino, estensione minima 5 ha. Segnalano la contrarietà all'uso del frassino maggiore, da sostituire con il frassino ossifillo.*

**Risposta:**

Il servizio VIA della Regione Emilia Romagna, al punto 4.52, ha espresso la richiesta di valutare la possibilità di ampliare l'area boscata denominata Bosco Panfilia a sant'Agostino; si rimanda pertanto alle considerazioni riportate in risposta a tale nota.

Ciò premesso, si segnala che nelle aree di mitigazione previste per il territorio ferrarese sono state utilizzate "tipologie" in cui è favorito in termini di abbondanza specifica l'uso del **frassino ossifillo** rispetto al frassino maggiore in quanto, seppur gli areali di diffusione delle due specie presentano nell'area di studio ambiti di sovrapposizione, il frassino ossifillo risulta essere quello più rappresentato nella vegetazione reale. Si è comunque ritenuto utile non escludere totalmente il frassino maggiore per garantire un più ampio set di specie tra quelle che dal punto di vista biogeografico e pedoclimatico possono potenzialmente colonizzare i territori attraversati dall'infrastruttura. Tuttavia, qualora tale osservazione venisse confermata all'interno del quadro prescrittivo, si opererà per utilizzare il frassino ossifillo anche in sostituzione del frassino maggiore.



**ID 21.16 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 16) autorizzazione scarichi

*Segnala che prima dello scarico di reflui nei corpi idrici superficiali andranno richieste le autorizzazioni al settore ambiente della Provincia.*

**Risposta:**

Conformemente a quanto previsto dalle vigenti normative, si provvederà a richiedere tutte le autorizzazioni necessarie primo dello scarico all'interno di corpi idrici superficiali.

**ID 21.17 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 17) Geologia ,idrogeologia, geotecnica e sismica.

*Richiede che venga prescritto di effettuare le verifiche geotecniche e sismiche utilizzando i mainshock effettivamente misurati durante gli eventi sismici del 2012 di tenere in conto gli eventi occorsi e gli effetti di sito che si sono manifestati a Sant'Agostino e San Carlo, di controllare se si sono verificati fenomeni di amplificazione o di liquefazione. Richiede inoltre l'inserimento di un impianto semaforico sulla trincea di strada Maestra Grande, attivabile in caso di allagamento*

**Risposta:**

In merito alla richiesta di utilizzo dei mainshock effettivamente misurati durante gli eventi sismici del 2012, di tenere in conto gli eventi occorsi e gli effetti di sito, di controllare se si sono verificati fenomeni di amplificazione o di liquefazione, si segnala che tale richiesta risulta già espressa dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.2, si rimanda pertanto a tale punto per la risposta.

La richiesta di inserire un impianto semaforico su via Maestra Grande a Cento, attivabile in caso di allagamento, potrà essere formulata dalla Provincia in sede di Conferenza di Servizi ed inserita come prescrizione nel verbale conclusivo.

**ID 21.18 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 18) qualità aria e acqua:

*La Provincia chiede che sia effettuata una verifica completa di compatibilità dell'opera con il PTRQA (Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell' Aria).Chiede inoltre che il tracciato di autostrada e strade*

connesse sia sempre realizzato tenendo conte delle seguenti distanze minime da insediamenti residenziali, sanitari o scolastici:

- 50m dal confine stradale di strade classificate come rete di base di interesse regionale, strade extraurbane di interesse provinciale o interprovinciale e di scorrimento.

-150m dal confine stradale per autostrade e "grande rete" di interesse regionale/nazionale.

**Risposta:**

Si segnala che la richiesta è analoga alla richiesta di integrazione (punti 2.4 e 2.5 ) formulata dal MATTM, si rimando pertanto alle risposte fornite a tali punti.

## **ID 21.19 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)**

**Sintesi richiesta:** 19) *Interferenze con previsioni e disciplina del PTCP:*

- 1- *La provincia segnala apprezzamento per la soluzione adottata nelle Partecipanze, rimandando però le valutazioni alla soprintendenza. Segnalano la possibilità di migliorare i tracciati della D05 e del casello al fine di ridurre la frammentazione agricola.*
- 2- *Per quanto riguarda la viabilità di Adduzione Bondeno-Cento, nel tratto a sud dell' autostazione di Cento, segnala la preferenza per un maggiore recupero della viabilità esistente in direzione Sud.*

**Risposta:**

- 1- La configurazione plano-altimetrica definitiva della viabilità di adduzione D04-08 Bondeno-Cento è il risultato dell'ottemperanza dei pareri espressi dalla Comunità e dagli Enti in ambito di Conferenza dei Servizi Preliminare nonché delle indicazioni pervenute durante la fase di progettazione definitiva della viabilità stessa (lettera della Provincia di Ferrara del 4/11/2011 Prot. 89917/2011).  
Si informa che durante la fase di progettazione si è adottata l'accortezza di evitare, compatibilmente con le geometrie stradali necessarie, la cesura irregolare dei campi agricoli e la conseguente formazione di aree reliquate.  
In merito alla richiesta di privilegiare il recupero della viabilità esistente, riferito ai tratti A1 e A2 della viabilità di adduzione Bondeno-Cento, si segnala che il tracciato presente in Progetto Definitivo deriva da prescrizioni fornite in sede di Conferenza di Servizi Preliminare dalla Provincia di Ferrara.
- 2- Come indicato dalla Provincia di Ferrara e riscontrabile nella relazione di ottemperanza (elaborato 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A, scheda 40.5, punto 2) il tracciato del tratto A2 (WBS D06) previsto in Progetto Preliminare è stato spostato ad Ovest dei maceri, allontanandosi ulteriormente dal tracciato storico della SP6 e dal centro abitato di Pilastrello.  
La richiesta ora avanzata contrasta con la richiesta formulata in sede di CDS Preliminare e presenta i seguenti problemi, i quali avevano già fatto propendere la progettazione preliminare per la realizzazione di una variante all' abitato di Pilastrello:

- Il mantenimento in sede della SP6 porterebbe il traffico diretto all' autostazione di Cento a transitare all' interno del centro abitato di Pilastrello, con i conseguenti disagi per i residenti.
- Nel centro di Pilastrello i fabbricati sono prossimi alla strada, la distanza minima tra due fabbricati è circa 8 m, non compatibile con la sezione stradale di progetto.
- L'abitato di Pilastrello si è sviluppato attorno all'intersezione tra Via Nuova, Via Finalese e Via Bondenese, non vi sono quindi gli spazi per poter effettuare una messa in sicurezza di tale intersezione.

Per tali motivi non si ritiene possibile accogliere la richiesta di sfruttare maggiormente la riqualificazione della viabilità esistente a sud dell' autostazione di Cento.

## ID 21.20 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)

**Sintesi richiesta:** 20) *Interferenze con previsioni e disciplina del PIAE, opere di compensazione.*

*Si illustrano le procedure per attivare i poli estrattivi come previsti da PIAE, tuttavia segnala la possibilità di realizzare opere di compensazione quali vasche di laminazione.*

**Risposta:**

In riscontro a tale osservazione, si rimanda per una trattazione più generale alla risposta fornita alla richiesta di integrazione (punto 3.6) formulata dal MATTM e presente all'interno del documento REL.02.

## ID 21.21 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)

**Sintesi richiesta:** 21) *Percorsi ciclabili*

*La Provincia chiede che venga prescritta la realizzazione di 11km di percorsi ciclabili a titolo di compensazione territoriale:*

*- lotto dell' itinerario FE40 sinistra Reno da Cento a San'Agostino*

*- completamento dell' itinerario FE103 sull' ex ferrovia Ferrara-Cento-San Giovanni in Persiceto*

**Risposta:**

Si informa che il Progetto Definitivo Autostrada Cispadana presenta, a corredo della realizzazione dell'infrastruttura autostradale, diversi interventi di compensazione territoriale che si ritengono essere sufficienti per equilibrare l'inserimento dell'opera nel territorio.

Tra gli interventi citati è anche presente un diffuso piano di valorizzazione della mobilità lenta volto a rafforzare la fruibilità consapevole del territorio e dei suoi valori.

In particolare è stata individuata la possibilità di implementare la fruibilità ciclabile locale convertendo in itinerari ciclabili alcune piste di cantiere impiegate per la realizzazione dell'infrastruttura e utilizzando raccordi con ciclabilità esistenti individuati su viabilità secondarie o interpoderali. Tali percorsi andranno ad integrare i principali già presenti sul territorio (ciclovía del Sole, ciclabile Modena - Ferrara e ciclabile Bologna - Ferrara) e i percorsi ciclabili secondari.

L'obiettivo finale sarà quello di creare una fitta rete ciclabile che contribuirà ad aumentare in maniera considerevole la capillarità e l'interconnessione dei diversi percorsi, garantendo in tal modo una sorta di "continuità" che consentirà il collegamento ovest-est per un percorso complessivo di circa 65km.

## ID 21.22 - PROVINCIA DI FERRARA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030195)

**Sintesi richiesta:** *22)Ulteriori osservazioni su aspetti particolari - pianificazione comunale*

*La Provincia segnala che nei comuni del Ferrarese si renderà necessario l'adeguamento degli strumenti di pianificazione.*

**Risposta:**

In merito alla necessità di aggiornare gli strumenti di pianificazione vigenti si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 2.1.

## ID 24.0 - COMUNE DI MIRABELLO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031477 E DVA-00\_2013-0000041)

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede di escludere le alternative Db e Dd in quanto interessano unità di paesaggio di rilevanza storica (come indicato in PTCP) oltre che l'oasi faunistica "la Boscona".*

**Risposta:**

Con decreto del Presidente della Regione Emilia Romagna n. 288 in data 29.12.2010 è stata indetta la Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto preliminare ex art 14 bis, legge n. 241/1990, convocata in prima seduta il giorno 28 Gennaio 2011 con nota del 29.12.2010 prot. n. 323019 e conclusasi con la terza seduta dei giorni 18 e 19 Maggio 2011.

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".

*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. Il Comune propone una soluzione alternativa al tracciato che sia equidistante dai centri abitati di San Carlo e Mirabello...*

A valle di tale richiesta sono state sviluppate nello SIA due configurazioni progettuali alternative alla soluzione di progetto preliminare (denominata Da), ovvero la soluzione Db, che passa a Nord dell'abitato di San Carlo interessando marginalmente il territorio comunale di Mirabello e la soluzione Dc che comporta il passaggio a nord di San Carlo senza interferenza con Mirabello.

A tali soluzioni alternative al progetto preliminare successivamente se ne è aggiunta una terza, che percorre un corridoio infrastrutturale traslato ulteriormente a nord rispetto alle precedenti configurazioni progettuali, in comune di Mirabello.

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, presso l'ambito territoriale dei Comuni di Sant' Agostino e Mirabello sono state quindi confrontate 4 diverse configurazioni plano-altimetriche di tracciato tra le quali è stata individuata quella più efficiente in termini di funzionalità trasportistica e di compatibilità paesaggistica ed ambientale.

Le analisi che hanno portato a valutare la preferibilità della soluzione Dc escludendo quindi le alternative Da, Db e Dd, presso il territorio di Sant'Agostino e Mirabello, sono riportate nell'elaborato ID 6289\_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 mentre le configurazioni plano-altimetriche alternative valutate sono riportate in dettaglio nell' ALLEGATO B del Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale.

## **ID 29.0 - COMUNE DI SANT'AGOSTINO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030267)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede di spostare il tracciato autostradale a confine tra Sant'Agostino e Mirabello (alternativa Dd dello SIA), presentando a sostegno della sua tesi uno studio fatto da "Giolder Associates".*

### **Risposta:**

Il tratto "D" si sviluppa interamente nella Provincia di Ferrara. Il tratto ha inizio alla progressiva di termine del tratto "C", poco oltre all'autostazione di "Cento" e termine in corrispondenza della progressiva di inizio del tratto "E", ad est dell'autostazione di "Poggio Renatico". In corrispondenza dell'ambito di tracciato ricadente nel Comune di Sant'Agostino, si è verificata la necessità di valutare tre alternative (due che interferiscono con il Comune di Mirabello ed una che non interferisce con lo stesso) plano-altimetriche del corpo autostradale rispetto alla configurazione sviluppata in sede di progetto preliminare.

Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare soluzioni di tracciato poste più a nord rispetto al corridoio del progetto preliminare, al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire una più efficiente azione di mitigazione dell'impatto indotto dall'infrastruttura autostradale rispetto agli abitati di Sant'Agostino e di san Carlo (frazione dello stesso Capoluogo). In relazione a tale aspetto il tratto "D" non è stato suddiviso in subtratti, ma è caratterizzato da tre alternative configurazioni plano-altimetriche estese da inizio a fine, rispetto alla configurazione di PP.

Ne consegue che per operare un'analisi comparativa per tale tratto sono state studiate quattro differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:

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

La metodologia utilizzata per la valutazione degli impatti ambientali delle suddette alternative di tracciato, ha previsto l'impiego di 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.

La metodologia di valutazione applicata in sede di SIA è stata coerente con le indicazioni riportate nel "**Piano di Lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale**", redatto ai sensi del Titolo III, art. 21 del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e ss. mm. e li., al fine di attivare la fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale". Tale documento è stato oggetto dell'istruttoria tecnica da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), confluita nel Parere di cui alla nota Prot. N. 2011 0016939 del 13.07.2011, del 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, ed altresì dell'istruttoria tecnica complementare operata, sulla medesima documentazione, dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, di cui alla relativa nota PG.2011.0124243 del 18.05.2011.

Nel medesimo parere ministeriale il MATTM ha altresì evidenziato esplicitamente che i criteri di selezione e attribuzione dei pesi e dei giudizi sulle componenti ambientali a base del processo di valutazione comparata venissero condivisi con il pubblico interessato, anche attraverso criteri di valutazione e progettazione partecipata. Per ottemperare a quest'ultima richiesta, è stata implementata una fase di indagine sociale volta all'ascolto delle comunità locali, dettagliatamente illustrata **nell'Allegato C - Documento di ottemperanza al parere ministeriale approvato con nota prot. n. 2011 0016939 in data 13.07.2011 in merito alla condivisione con il pubblico interessato della valutazione ambientale**,

Tale indagine si è basata sull'utilizzo di due diversi strumenti di ricerca:

- Interviste qualitative semi- strutturate, rivolte agli stakeholder del territorio considerato;

- Indagine demoscopica quantitativa rivolta ad un campione stratificato casuale della popolazione interessata e realizzata telefonicamente.

Entrambe le indagini hanno analizzato molteplici aspetti relativi al progetto della Cispadana, soffermandosi in particolar modo sull'analisi dei criteri della matrice Bresso, così da poter produrre dei risultati comparabili con quelli ("pesi delle componenti") prodotti dai tecnici analisti e valutatori ambientali, in un'ottica descrittiva e integrativa.

Definito il metodo di valutazione da impiegare e assegnati i "pesi" relativi alle componenti, lo SIA ha affrontato l'analisi degli impatti relativi ai tre tracciati alternativi, analizzando per la fase di esercizio dell'opera tutti i possibili fattori di impatto in relazione alle 14 componenti ambientali in esame.

La valutazione comparativa quali-quantitativa, operata rispetto alle differenti alternative di tracciato presenti nel tratto autostradale "D" ha evidenziato il seguente quadro di sintesi:

ALTERNATIVA	VALORE COMPLESSIVO
Da	-30,21
Db	-37,93
<b>Dc</b>	<b>-28,91</b>
Dd	-37,45

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI VALORI AFFERENTI AI GIUDIZI PESATI

Ne consegue che la configurazione afferente all'alternativa **Dc** presenta un quadro complessivo di impatti significativamente minore rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate e per tale ragione è stata quindi sviluppata nell'ambito del livello definitivo della progettazione. La valutazione che scaturisce dall'analisi effettuata in base agli impatti prodotti sulle componenti ambientali interferite dalle azioni di progetto, permette di affermare che la soluzione alternativa **Dc** garantisce nel complesso, a parità di funzionalità trasportistica, una migliore compatibilità ambientale rispetto alle alternative di tracciato comparate.

Alla luce delle suddette considerazioni, si ribadisce in questa sede la correttezza dell'applicazione del metodo di valutazione e delle analisi svolte e si confermano quindi i risultati emersi dalla valutazione degli impatti, delle soluzioni alternative poste a confronto, sviluppata all'interno dello SIA (vedasi elaborato) 6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A.

### ID 35.1 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004237)

**Sintesi richiesta:** punto 1): il Comune chiede l'immissione di via Case Vecchie in rotatoria eliminando l'intersezione a T (viabilità di adduzione D01).

**Risposta:**

La richiesta del Comune potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

### ID 35.2 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004237)

**Sintesi richiesta:** 2) Il comune evidenzia che strada Burla è destinata ad accogliere un sempre più vasto carico di traffico pesante in ambito locale, determinato dai nuovi insediamenti importanti come la Scheda Norma C5 e l'ipermercato IKEA, ingresso merci Barilla, oltre che al quartiere artigianale SPIP esistente e le sue aree di ampliamento, pertanto si richiede una attenta valutazione di tali carichi ai fini di un possibile potenziamento e/o necessario risezionamento della SP72 (Parma-Mezzani).

**Risposta:**

La richiesta di ampliare gli interventi di messa in sicurezza sulla SP 72, prevedendo un potenziamento in direzione della centro cittadino, era già stata formulata in sede di Conferenza Di Servizi Preliminare da parte della Provincia di Parma. Come è possibile riscontrare nella scheda ID 46.4 della relazione di ottemperanza alla CDS Preliminare (documento 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A ), tale richiesta era stata respinta dal Presidente della Conferenza. Si rimanda a tale documento per gli approfondimenti.

### ID 35.3 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004237)

**Sintesi richiesta:** 3) Citando l'elaborato PP.03.01.08 il Comune chiede di considerare la SP72 non solo come collegamento alla tangenziale ma anche al casello autostradale attraverso strada Forlanini.

**Risposta:**

L'elaborato a cui viene fatto riferimento non fa parte del Progetto Definitivo e dello SIA, si tratta di un elaborato facente parte del Progetto Preliminare già sottoposto a Conferenza di Servizi Preliminare.

Fatta questa precisazione, si segnala che lo studio trasportistico, nel determinare i flussi di traffico sulla viabilità SP 72 nei vari scenari temporali, ha considerato anche i volumi generati dal percorso sino al casello autostradale di Parma attraverso via Forlanini, quindi l'osservazione del Comune è già recepita in tal senso.



La richiesta del Comune potrà comunque essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi attinenza con gli aspetti ambientali e paesaggistici.

#### **ID 35.4 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004237)**

**Sintesi richiesta:** *punto 4): Segnala che l'aumento di traffico pesante su via Burla (D01) potrà condurre a interventi diretti sui ricettori acustici.*

**Risposta:**

L'aumento di traffico previsto segnalato nella nota del Comune di Parma in relazione alle nuove attività commerciali presenti lungo via Burla, ovvero di futura realizzazione, è coerente con i risultati dello studio di traffico condotto in ambito di Progetto Definitivo i cui esiti sono riassunti nell'elaborato 015\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RH\_01\_A. In funzione dei flussi di traffico ottenuti dalle simulazioni trasportistiche, e previo censimento di tutti i ricettori interessati dall'opera in progetto, sono stati opportunamente mitigati gli impatti acustici ascrivibili all'infrastruttura mediante tre diverse tipologie di interventi:

- pavimentazione con strato di usura in Splitt Mastix Asphalt, che garantisce buone caratteristiche di fonoassorbente;
- pannelli acustici fonoassorbenti;
- interventi diretti sul ricettore.

In merito alla viabilità di adduzione D01, la disposizione della pavimentazione fonoassorbente è risultato essere intervento sufficiente a garantire la tutela dei ricettori censiti ed accortezza utile a mitigare gli impatti ascrivibili alle opere in progetto.

Si informa, inoltre, che il Piano di Monitoraggio Ambientale predisposto per l'infrastruttura individua presso la viabilità D01, si vedano in proposito gli elaborati 0232\_PD\_0\_000\_00000\_0\_MN\_RH\_02\_A *Relazioni specialistiche Componente Rumore* e la tavola 0260\_PD\_0\_D01\_D0000\_0\_MN\_PX\_01\_A *Planimetria di progetto con indicazione di punti di monitoraggio ambientale*, i diversi punti di monitoraggio acustico. Sono state individuate due metodiche di monitoraggio

- B1: misure di breve periodo per la caratterizzazione della viabilità e dell'attività di cantiere
- C1: misure di 24 ore per la caratterizzazione ante opera e la caratterizzazione del traffico in Corso d'Opera.

L'attività di monitoraggio consentirà di valutare la necessità o meno della predisposizione di interventi diretti sui ricettori qualora dovesse risultare per gli stessi un residuo superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente.

**ID 35.5 - COMUNE DI PARMA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004237)**

**Sintesi richiesta:** *punto 5): In merito alla matrice aria, richiedono valutazioni legate al traffico pesante, oltre a eventuali misure di mitigazione e compensazione.*

**Risposta:**

Lo studio di traffico sviluppato a supporto dell'opera infrastrutturale in oggetto distingue la quota di traffico pesante da quello leggero. Questa informazione è stata utilizzata nelle modellazioni sviluppate per la valutazione della dispersione degli inquinanti, infatti, come esplicitato nel par. 6.2.2.4 "Metodologia di stima delle emissioni da traffico". Le tipologie di classi di veicoli sono fondamentali per la definizione dei coefficienti del modello COPERT4 utilizzato per la valutazione dell'opera D01.

Le modellazioni sviluppate per i diversi inquinanti (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, CO, Benzene) mostrano concentrazioni fortemente inferiori ai limiti di legge definiti nel D.Lgs 155/2010, di conseguenza non sono stati previsti interventi di mitigazione per la matrice atmosfera.

Gli interventi di mitigazioni predisposti per la viabilità di adduzione D01 sono stati stabiliti in funzione della variazione di traffico ed alle caratteristiche delle opere in progetto nonché finalizzate ad un corretto inserimento paesaggistico delle opere atto a ridurre l'impatto sui ricettori presenti sul territorio.

**ID 41.1 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 1 "Programma di gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale tale da assicurare la costante funzionalità". In sede di CDSP avevano richiesto che il verde esterno alle recinzioni autostradali fosse mantenuto a carico ARC, osservano che in PD il tema non è stato trattato e chiedono che sia approfondito in linea con quanto richiesto in CDSP.*

**Risposta:**

L'osservazione in merito alla manutenzione del verde esterno alle recinzioni autostradali risulta analoga all'osservazione 1.4 formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si rimanda pertanto a tale punto per la risposta (elaborato REL.02).

**ID 41.2 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 2 “Necessità di intervenire nei terreni destinati al rimboschimento prima dell'inizio della costruzione dell' autostrada”. Segnalano che il tema è stato trattato in modo inadeguato, nella relazione di ottemperanza è riportato che i rimboschimenti non connessi al sedime autostradale potranno essere programmati a partire dal 12° mese mentre nel cronoprogramma le mitigazioni sono previste da 29° al 41° mese. Ritengono corretta l'indicazione del 12° mese.

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga alla richiesta di integrazioni formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, punto 4.47. Si rimanda pertanto la risposta alla relazione REL.02.

**ID 41.3 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 3: “Poli estrattivi”. Ritengono utile approfondire il tema dell'avvicinamento dei poli al tracciato, oltre all' esplorazione di soluzioni alternative come l'escavazione delle aree golenari del Secchia e Panaro

**Risposta:**

In riscontro a tale osservazione, si rimanda per una trattazione più generale alla risposta fornita alla richiesta di integrazione (punto 3.6) formulata dal MATTM e presente all'interno del documento REL.02.

**ID 41.4 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 4 “ Viabilità di cantiere”. Sottolineano che in CDSP i comuni avevano richiesto che nessuna viabilità di cantiere transitasse per i centri abitati, ritengono che il tema sia stato affrontato in modo non adeguato. Affermano che alcune viabilità previste per la cantierizzazione non sono più percorribili in seguito al sisma, chiedono la realizzazione anticipata della C03 e che il comune di Concordia non autorizzerà mai il passaggio per il centro. Segnalano che a Mirandola la cartografia non è aggiornata. Chiedono quindi che sia rivista la viabilità di cantiere

**Risposta:**

Come specificato nel documento 5899\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_02\_A – “Studio di Impatto Ambientale - Quadro di riferimento progettuale. Relazione” cap. B.5.2.3, le viabilità utilizzate per la fase di cantiere rientrano nelle seguenti categorie:

- percorsi autostradali;
- strade statali;
- strade provinciali;
- strade comunali extraurbane;
- viabilità comunali urbane;
- viabilità poderali;
- piste di cantiere.

L'identificazione delle viabilità da utilizzarsi in fase di cantiere è stata preceduta da un'analisi approfondita del territorio interessato dal tracciato dell'asse autostradale e delle viabilità compensative. Tale attività si è esplicata:

- attraverso un'analisi delle emergenze storico-testimoniali e delle sensibilità ambientali;
- attraverso un'accurata analisi cartografica;
- attraverso una campagna di censimento puntuale.

Quest'ultima, in particolare, è stata realizzata attraverso una serie di sopralluoghi, che hanno permesso di identificare e classificare completamente le viabilità locali interessate dalla fase di cantierizzazione (vedasi l'elaborato 3567\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_SH\_01\_A “Schede delle viabilità e delle piste di cantiere”). In ragione del dettagliato studio sulle viabilità di cantiere condotto (e sintetizzato in precedenza) si sottolinea, quindi, che gli eventuali attraversamenti dei centri abitati previsti dal piano di cantierizzazione sono strettamente necessari in quanto non esistono alternative infrastrutturali, con adeguati livelli di servizio, in grado di garantire i seguenti requisiti:

- assicurare l'approvvigionamento dai poli individuati per alimentare i fabbisogni di inerti necessari alla realizzazione del nuovo raccordo autostradale;
- garantire il corretto collegamento fra le differenti aree di cantiere (fisse e del fronte avanzamento mobile);
- salvaguardare aree ambientalmente più sensibili.

Ad ulteriore integrazione di quanto sopra, l'analisi della documentazione cartografica prodotta (elabb. PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_PP\_01÷4 “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 - Tav 1/4÷4/4”), consente di evidenziare che:

- gli attraversamenti urbani previsti (Località Brugno nel Comune di Reggiolo (RE), Novi (MO), Concordia sulla Secchia (MO), S. Giacomo Roncole nel Comune di Mirandola (MO), Mirandola (MO), Massa Finalese nel Comune di Finale Emilia (MO) e Ferrara) trattasi tutti di ambiti periurbani;
- sull'intero sviluppo della viabilità utilizzata in fase di cantiere, la parte che interessa gli attraversamenti urbani corrisponde ad una modesta percentuale;
- un'ulteriore ottimizzazione potrebbe essere operata ipotizzando poli di approvvigionamento per i materiali inerti in prossimità del sedime autostradale in luogo di quelli previsti dall'attuale pianificazione, si veda la risposta al punto 3.6 della richiesta di integrazioni dal MATTM .

Relativamente allo studio dei potenziali impatti dovuti al movimento dei mezzi di cantiere si evidenzia che nel documento 5899\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_02\_A "Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione" capp. B.5.2.3, B.5.2.4 e B.5.2.5 sono riportati rispettivamente:

- la descrizione delle viabilità di cantiere ed il piano trasporti studiato per il processo realizzativo della nuova autostrada regionale;
- il calcolo delle frequenze dei mezzi di cantiere relativamente all'Ambito Operativo 1;
- il calcolo delle frequenze dei mezzi di cantiere relativamente all'Ambito Operativo 2.

Sulla base dei dati ottenuti nella documentazione di cui ai precedenti punti, poi, sono stati sviluppati gli studi relativi ai potenziali impatti dovuti alla movimentazione dei mezzi operativi per le differenti componenti ambientali, sia per la fase di esercizio che di cantiere (vedasi elaborato 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A "RELAZIONE - 2/2" cap. E.3), con le relative attività da prevedersi per le corrispondenti attività di mitigazione (cap. E.4.2). In particolare si evidenzia che l'analisi afferente ai potenziali impatti in fase di cantiere, è stata sviluppata portando in valutazione:

- le emissioni di NOX, PM10, PM2.5, composti organici reattivi (ROG) e CO, su base giornaliera e annuale, per la componente atmosfera;
- i livelli sonori delle aree fisse e del fronte mobile di avanzamento dei lavori (sia con calcolo per punti che con mappature isolivello), per la componente rumore;
- la propagazione delle vibrazioni nel terreno, per la componente vibrazioni.

Da una semplice classificazione dei mezzi operativi, infatti, s'intuisce immediatamente come i mezzi che maggiormente gravano sulla rete stradale e, quindi, sull'ambiente esterno alle aree di lavoro, sono quelli che rientrano nella categoria relativa ai veicoli o mezzi d'opera per i movimenti di materia, in quanto destinati al trasporto, anche su medie distanze, dei materiali funzionali alla realizzazione dell'intervento di progetto.

In base a queste considerazioni si è analizzato il flusso delle varie tipologie di materie durante le due fasi di costruzione, arrivando a determinare il flusso dei mezzi d'opera che interessa la singola viabilità durante il processo realizzativo. A tale proposito si evidenzia che particolare attenzione si è posta alla movimentazione esterna alla zona di intervento, da e per gli stabilimenti di produzione dei conglomerati ed i depositi degli

inerti, oppure verso le aree di smaltimento. Per la determinazione di tali flussi di cantiere si è fatto riferimento anche a quanto previsto nella sezione "Cave" del Progetto Definitivo, arrivando ad individuare i poli di fornitura "esterni" all'area di cantiere coincidente con il sedime autostradale e, di conseguenza, le relative aree di influenza rispetto a:

- campi base (in cui trovano ubicazione gli impianti di produzione dei calcestruzzi e dei misti cementati);
- aree di stoccaggio provvisorio;
- aree operative.

In base ai volumi di approvvigionamento, provenienti da ogni singolo polo ed alla tempistica realizzativa del relativo tratto autostradale, sono stati determinati i flussi di traffico sulla rete stradale individuata a servizio del processo di cantierizzazione. Questo ha consentito di determinare i volumi dei mezzi d'opera esogeni al processo realizzativo che caratterizza il sedime autostradale. A questo volume, poi, si sono sommati gli effetti prodotti dal movimento dei mezzi d'opera strettamente correlati al processo realizzativo del nuovo asse autostradale e, quindi, al fronte avanzamento lavori (approvvigionamenti da campi base/aree di stoccaggio al sedime di progetto, collegamenti con le aree operative, ecc.) e che interessa:

- la viabilità nell'intorno del sedime di progetto, durante la prima fase di cantiere;
- le piste di cantiere durante la seconda fase operativa.

Tale analisi è stata condotta assegnando ad ogni fronte di avanzamento:

- un fabbisogno in relazione ai volumi discendenti dal bilancio materiali;
- una precisa tempistica realizzativa;
- la competenza territoriale rispetto a campi base, aree di stoccaggio ed aree operative.

L'analisi, quindi, è stata condotta distinguendo i due ambiti operativi e, per ciascun ambito, le due differenti fasi relative alla realizzazione delle nuove opere.

In ragione di quanto sopra si ritiene di aver già fornito, nell'ambito del corpus documentale dello SIA, tutte le indicazioni afferenti alle richieste di ulteriori valutazioni degli impatti generati in fase di cantiere.

Si precisa inoltre che in fase di studio del processo di cantierizzazione la soluzione che prevede l'utilizzo della nuova tangenziale di Concordia a servizio del processo realizzativo dell'autostrada, proposta dalla presente richiesta, è stata valutata. Tale soluzione, tuttavia, non è risultata percorribile in ragione delle seguenti motivazioni:

- si sarebbero dovute comunque predisporre le rampe d'approccio al nuovo viadotto. Tali rampe, caratterizzate da altezze notevoli, avrebbero necessità di assorbire i cedimenti differenziali del terreno, con tempi di esecuzione più lunghi rispetto al processo realizzativo ipotizzato per l'opera, ovvero necessità di predisporre periodiche ricariche di materiale da rilevato;

- le lavorazioni necessarie per la costruzione sono le stesse sia per i ponti autostradali che per quello della viabilità di collegamento, la cantierizzazione del PD prevede quindi l'esecuzione in contemporanea di tali lavorazioni. La suddivisione in più fasi costruttive dei tre ponti affiancati comporterebbe quindi un aumento dei tempi necessari per la costruzione delle intere opere.

- parimenti la mancanza di un collegamento (fra le parti del nuovo sedime autostradale ad Ovest e ad Est del fiume Secchia) durante la prima fase del processo realizzativo avrebbe comportato ulteriori allungamenti dei tempi d'esecuzione del nastro autostradale, ovvero un allungamento dei percorsi dei mezzi d'opera, con inevitabili impatti negativi sui territori interessati.

In ragione di quanto sopra, quindi, si è portata in valutazione la soluzione potenzialmente più critica per gli aspetti ambientali (attraversamento del fiume Secchia sul ponte esistente). Contestualmente a tale organizzazione funzionale, tuttavia, si è ipotizzata una soluzione alternativa che prevede l'attraversamento del fiume Secchia con un ponte "Bailey" in prossimità dei nuovi attraversamenti idraulici permanenti, in progetto (vedasi anche 5899\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_02\_A "Studio di Impatto Ambientale – Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione" cap. B.5.2.3.1.3). Tale soluzione, infatti, garantisce la continuità delle piste di servizio durante la fase di cantiere e, contestualmente, agisce sulla riduzione del traffico generato dai mezzi d'opera nell'ambito delle viabilità ordinarie. Il ponte "Bailey" è un attraversamento idraulico costituito da elementi in travatura reticolare prefabbricati. I vantaggi di questo tipo di costruzione sono il montaggio semplice e veloce e la relativa versatilità realizzativa. Il ponte può essere costruito su una o più campate, inoltre i suoi elementi possono essere utilizzati per la costruzione di pile intermedie a supporto di ponteggi temporanei.

Il ponte "Bailey" è ipotizzato a valle del viadotto stradale, per evitare conflittualità fisiche in caso di cedimenti conseguenti ad eventi eccezionali di piena, ad una distanza di circa 10.00 m dal viadotto stesso. La posizione risulta strategica sia al fine di sfruttare il ringrosso arginale già previsto con il progetto della sistemazione idraulica del Fiume Secchia, che per allontanarsi il più possibile dalle abitazioni presenti a valle dell'attraversamento stesso, evitando interferenze con l'impronta del rilevato da prevedersi per la creazione delle rampe di accesso al ponte "Bailey" stesso.

In merito all'aggiornamento della cartografia in zona Mirandola, si precisa che la cartografia di base utilizzata nel progetto è la seguente:

- tavole in scala 1:2.000: La cartografia è stata ricavata da un volo appositamente effettuato in data 11 Agosto 2011. Il buffer dell'area rilevata è di circa 300m per lato da asse stradale, con opportune integrazioni nelle aree di autostazioni e interconnessioni.
- Tavole in scala 1:5.000 e 1:10.000: la cartografia utilizzata è la carta tecnica regionale della regione Emilia Romagna (aggiornamento 2008), integrata nei pressi del tracciato autostradale con il volo effettuato in data 11 Agosto 2011. La delimitazione dell'area integrata è visibile ed indicata con una linea tratteggiata.
- Tavole in scala 1:25.000: la cartografia di base è la carta topografica scala 1:25.000 della regione Emilia Romagna, integrata per quanto riguarda la viabilità e le aree urbanizzate in un buffer di 3km

per parte dall'asse autostradale con i dati estratti dal DBTR 2008 e ortofotocarta AGEA 2008. Nella restante parte del taglio cartografico l'aggiornamento è stato limitato alla viabilità principale.

Si precisa inoltre che in merito alla Variante alla SS12 quest'ultima viabilità non è stata considerata tra quelle da adoperare per la cantierizzazione dell'opera in quanto non completata durante la fase di redazione del Progetto Definitivo; qualora questa sia ultimata prima o durante i lavori, i percorsi saranno rivisti in modo da utilizzarla.

### **ID 41.5 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 5 "Aziende agricole interferite". Chiedono che vengano valutati maggiori oneri di esproprio, generati dall'effetto cesura indotto dal passaggio dell'autostrada ed effettuati valutazioni sugli impatti indiretti di natura socio-economica e produttiva.

**Risposta:**

Della eventuale e dimostrata diminuzione di valore delle parti residue alla espropriazione se ne terrà conto all'atto della determinazione dell'indennità di espropriazione, che sarà perciò determinata ai sensi dell'art.33 del D.P.R. 327/2001. Qualora i fondi limitrofi all'infrastruttura stradale progettata, pur se non espropriati, fossero soggetti ad impatti negativi, conseguenti ad immissioni lecite, ma eccedenti la normale tollerabilità, con conseguente diminuzione del loro contenuto patrimoniale, per essi si procederà alla determinazione di un equo indennizzo ex art.44 del DPR 327/2001

### **ID 41.6 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 6 "opere di mitigazione, di compensazione ambientale e di riforestazione". Non ritengono congruo mitigare solo la superficie pavimentata, chiedono che le mitigazioni non accentuino la linearità dell'infrastruttura. Affermano che il tema non è stato adeguatamente trattato nel SIA, ove sono previsti per la maggior parte dei filari (non tipici della zona), non sono stati presi in considerazione gli interventi suggeriti di via Camurana a Medolla, Villa Gardè a San Felice, l'estensione del parco di Concordia a San Possidonio, mitigazione del polo scolastico di san Felice. Non ritengono completamente risolto il tema delle opere di compensazione. In merito ai progetti obbiettivi osservano:

- manca una proposta di integrazione delle reti ciclabili alla mobilità lenta quotidiana
- non è chiara la gestione futura del progetto obbiettivo a Novi;



- mancano interventi di compensazione a San Possidonio (estensione del parco)
- spostamento dell' area di servizio di Mirandola verso sud.

**Risposta:**

Come già precisato in ambito di Relazione di Ottemperanza e più in dettaglio riportato nella Relazione Descrittiva Generale degli interventi di mitigazione, si ribadisce che l'armonizzazione dell'infrastruttura nel paesaggio è stata 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.

Il masterplan di progetto, sempre nell'ottica di una progettazione integrata, ha previsto lo sviluppo di tre diverse tipologie di opere di mitigazione:

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

La nota sembra intendere come interventi di mitigazione i soli interventi protettivi per il paesaggio ed il patrimonio storico-culturale non tenendo conto della complessità degli interventi di mitigazione non da ultimi quelli a vantaggio della flora, fauna ed ecosistemi, strutturati con le seguenti tipologie:

- Tipologia N1 - Siepe arbustiva con funzione di riconnessione ecologica;
- Tipologia N2 - Siepe arboreo-arbustiva con funzione di riconnessione ecologica;
- Tipologia N3 - Arbusteto plurispecifico;
- Tipologia N4 - Bosco plurispecifico;
- Tipologia I1 - Bosco filtro con funzione di mitigazione per l'aria;
- Tipologia I2 - Arbusteto filtro con funzione di mitigazione per l'aria.

Non si ritiene pertanto che la totalità degli interventi predisposti possa accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura garantendone invece un corretto inserimento nel territorio.

Si ribadisce che Il progetto di mitigazione ed inserimento paesaggistico dell'infrastruttura è stato studiato anche al fine di contenere l'effetto di linearità che l'infrastruttura può creare, infatti solo una modesta parte degli interventi previsti si pone parallelamente all'infrastruttura e nello specifico si tratta di interventi di mitigazione paesaggistica con la funzione di schermatura in presenza di ricettori prossimi al tracciato. Gli altri interventi sono di tipo areali, presentando profondità e impronte morfologiche differenti a seconda della funzione specifica e del contesto in cui si inseriscono.

Si specifica, inoltre, che sono stati previsti interventi di "Riqualificazione paesaggistica di canali storici" e "Riqualificazione paesaggistica di viabilità storiche" disseminati lungo tutto il tracciato aventi orditura perpendicolare all'infrastruttura con la finalità di evidenziare e potenziare elementi caratterizzanti il paesaggio planiziale.

Per gli insediamenti esistenti lungo via Camurana a sud dell'infrastruttura oltre alle opportune protezioni antifoniche è stato definito un doppio filare di mitigazione paesaggistica (P1 e P2), ulteriormente potenziato dalla vegetazione prevista per l'attraversamento faunistico.

L'impatto dell'infrastruttura in corrispondenza di Villa Gardè è stato diminuito rispetto al Progetto Preliminare prevedendo un sottovia in corrispondenza di via Pioppe al posto di un cavalcavia, diminuendo intrusione visiva e consumo di suolo.

Sono stati previsti inoltre filari di mascheramento paesaggistico sia a nord che a sud dell'infrastruttura, mentre non sono state previste macchie boscate in funzione della presenza di vigneti o aziende frutticole tra l'abitato e l'autostrada. Tali colture sono sempre state tutelate lungo tutta l'estensione dell'infrastruttura, in quanto di maggior pregio rispetto ai seminativi, attraverso il contenimento delle mitigazioni con l'obiettivo di limitare il più possibile il consumo di suolo agricolo ad altri usi.

Quello che viene definito il "Parco di Concordia - San Possidonio" trova la sua naturale prosecuzione nel territorio comunale di San Possidonio attraverso l'individuazione di molteplici interventi di mitigazione paesaggistica quali "Filari arboro/arbustivi plurispecifici di mascheramento dell'infrastruttura", "Arbusteti plurispecifici" (aventi funzione naturalistica), "Interventi di deframmentazione ecologica", "Itinerari ciclo-pedonali di connessione con i percorsi esistenti", nonché specifici elementi informativi ("Pietre miliari") definiti all'interno degli "Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio".

In merito al nuovo polo scolastico di San Felice Sul Panaro si segnala che lo stesso non è stato individuato come ricettore impattato dall'infrastruttura in quanto durante la redazione del progetto l'opera non era realizzata e non si era a conoscenza della sua imminente realizzazione; il polo scolastico è infatti stato ubicato a seguito dell'evento sismico del Maggio 2012.

A seguito della presente nota è stato comunque valutato il possibile impatto acustico generato dall'infrastruttura. Dagli esiti delle analisi condotte si può osservare che il clima acustico presso l'edificio scolastico non rispetta i limiti di immissione già nella situazione ante-operam e che la realizzazione delle nuove opere annesse al Progetto Cispadana, richiamando una quota del flusso veicolare sulle nuove infrastrutture localizzate a maggior distanza dal polo scolastico, determinano una sia pur lieve riduzione della rumorosità presso il polo scolastico stesso. Per maggiori dettagli e approfondimenti si rimanda all'allegato QAMB 4.6.17.1.

In merito ai progetti obiettivo si precisa quanto segue:

- I percorsi ciclabili sono stati ideati con il presupposto di creare una fitta rete che contribuisca, oltre alla promozione dei valori del territorio, ad aumentare in maniera considerevole la capillarità e l'interconnessione dei diversi percorsi esistenti sul territorio, siano essi di rilevanza nazionale che secondari e locali. Posto che questi percorsi potranno comunque contribuire allo sviluppo ed alla promozione della mobilità lenta quotidiana si precisa che la progettazione dell'infrastruttura è stata condotta ponendo attenzione al ripristino di tutti i percorsi ciclabili esistenti ed interferiti dall'opera.

- La gestione dell'intervento multifunzionale previsto presso il Caseificio Razionale Novese in comune di Novi di Modena sarà affrontata e definita durante le successive fasi della Concessione.
- In comune di San Possidonio sono stati predisposti interventi di mitigazione volti a non accentuare la linearità dell'infrastruttura, nonché a mitigare e compensare gli impatti dati dall'inserimento dello svincolo sul territorio. Ad esempio sono previsti interventi tipo N4 "Bosco Plurispecifico", N3 "Arbusteto Plurispecifico" e I2 "Arbusteto Filtro".

In merito alla richiesta di spostamento dell'area di servizio di Mirandola, si rimanda a quanto risposto al punto 3.3 della richiesta di integrazioni formulata dal MATTM.

## **ID 41.7 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 7 "assetto planoaltimetrico dell'infrastruttura". I comuni affermano che la riduzione dell'altezza del rilevato, operata anche a seguito del cambiamento del sistema smaltimento acque, non è sufficiente e chiedono di fare nuove valutazioni per abbassare significativamente l'altezza.*

### **Risposta:**

La progettazione definitiva è stata condotta con l'obiettivo di ridurre il più possibile l'altezza dei rilevati, al fine di generare un minor fabbisogno di inerti e di limitare l'occupazione di suolo. L'andamento del profilo è stato profondamente influenzato dalla presenza di numerosi vincoli, specialmente di natura idraulica che non hanno consentito di abbassare la livelletta oltre un certo limite e che in alcuni casi hanno addirittura comportato un aumento delle altezze. I Consorzi di Bonifica infatti hanno imposto precisi franchi idraulici non derogabili per lo scavalco dei canali con ponti o tombini, in molti casi inoltre è stata richiesto di dare continuità alle piste necessarie per la manutenzione, mantenendole a piano campagna per evitare che si allaghino in caso di piogge e che quindi risultino non percorribili nei casi di emergenza.

Ulteriori vincoli posti dai Consorzi di Bonifica sono stati i ricettori finali in cui far confluire le acque di piattaforma, individuati in circa il 15% fra tutti i corsi d'acqua interferiti. Questo ha comportato la necessità di realizzare fossi (aventi anche la funzione di laminazione diffusa) in buona parte pensili al fine di poter scavalcare i corsi d'acqua non idonei a fungere da ricettori. Questa necessità è indipendente dal sistema di smaltimento acque utilizzato, in quanto legato esclusivamente alla distanza dei ricettori e all'applicazione del principio di invarianza idraulica. Un accorgimento utilizzato per limitare gli effetti dei vincoli imposti è stato il cambiamento del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma, passando da un sistema con tubi collettori che raccoglievano e trattavano esclusivamente la prima pioggia, ad un sistema con trattamento in continuo di tutte le acque, consentendo quindi l'eliminazione dei collettori laterali. Questo ha permesso di recuperare gli spazi necessari per consentire il transito dei collettori al di sopra dei corsi d'acqua non ricettori.

Un altro vincolo all'abbassamento della livelletta è dato dalla diffusa presenza dei passaggi faunistici, i quali per consentire una corretta fruizione alla fauna devono essere posti leggermente al di sopra del piano campagna ed avere dimensioni tali da risultare "attraenti" e quindi sfruttabili dalle specie animali.

Da sottolineare che le altezze di rilevato riportate nei profili longitudinali sono misurate in corrispondenza dell'asse di tracciamento, nelle sezioni in curva (le quali rappresentano la maggioranza del tracciato) per avere una corretta percezione del vincolo altimetrico occorre considerare anche la pendenza trasversale. A titolo di esempio, dovendo garantire vincolo idraulico che porta l'altezza minima del rilevato di 2m, l'altezza riportata in profilo dovrà essere la somma dei 2m e della pendenza trasversale (ipotesi del 4%) moltiplicata per la larghezza della carreggiata (trascurando l'allargamento in curva e considerando la predisposizione alla terza corsia possiamo assumere circa 15m), vale a dire 60cm. Questo esempio mette in evidenza che per avere una corretta percezione dell'impatto dei vincoli altimetrici sulla livelletta non basta prendere in esame il profilo longitudinale, occorre invece esaminare le sezioni trasversale o il profilo dei cigli.

In sintesi si ritiene che il progetto abbia già ottimizzato il più possibile le altezze dei rilevati, adottando le soluzioni tecniche migliori nel rispetto dei vincoli e garantendo lo scolo delle acque a gravità.

#### **ID 41.8 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 8 "simulazioni visive". Affermano che le simulazioni ad altezza d'uomo effettuate si riferiscono solo ad opere d'arte, mancano completamente quelle che mostrano il rapporto con i centri abitati. Propongono un elenco delle simulazioni che ritengono necessarie.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga alla richiesta di integrazioni formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, punto 4.49. Si rimanda a tal punto per la risposta.

#### **ID 41.9 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 9 "valutazione degli impatti ambientali sulla viabilità di adduzione". Chiedono che sia approfondito la definizione degli scenari di riferimento dello studio trasportistico perché a loro avviso molto moderati rispetto alla crescita di traffico. Affermano che i rilievi di traffico effettuati non sono significativi perché fatti in date estive, chiedono quindi nuovi rilievi. Segnalano inoltre che lo scenario infrastrutturale adottato a loro avviso è irrealistico. Chiedono di spiegare il motivo per cui il pedaggio di Cispadana sia più alto rispetto alla media. Chiedono un approfondimento dello studio di traffico.*

**Risposta:**

Gli scenari di riferimento sono stati predisposti sulla base di una metodologia consolidata volta a valutare l'evoluzione della domanda di trasporto sulla base della correlazione mostrata nel passato con i principali indicatori macro-economici dell'area di interesse (PIL, PIL pro capite, indice dei prezzi al consumo) ed utilizzando le previsioni di tali indicatori fornite da organismi internazionali (Fondo Monetario Internazionale) al fine di valutarne l'evoluzione nel futuro. Inoltre, al fine di controllare l'aleatorietà intrinseca alle previsioni macro-economiche, in particolare nel lungo termine, sono stati definiti due scenari di crescita, denominati Alto e Basso che riteniamo rappresentativi delle potenziali variazioni del traffico nel periodo di analisi.

Per quanto riguarda i rilievi di traffico effettuati in date estive, si faccia riferimento alla risposta alla richiesta di integrazione 4.24 del documento contenente le integrazioni richieste dal MATTM ( REL.02 ).

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale, si faccia riferimento alla risposta all'osservazione 4.27 delle osservazioni del Servizio VIA Regionale, allegato RIC 7.1.1.1 .

Relativamente al pedaggio di Cispadana, esso è più alto rispetto alla media delle Autostrade già in esercizio ma in linea con i livelli tariffari previsti per le nuove Autostrade di prossima realizzazione in Italia (es. Bre.Be.Mi, Ti.Bre., Pedemontana Veneta e Lombarda, TEEM) ed è assolutamente conforme alla normativa di settore che regola la modulazione della tariffa in funzione dell'investimento previsto e quindi non rappresenta un'anomalia nel panorama italiano.

**ID 41.10 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 10 “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 troncato dal passaggio autostradale”. Affermano che non c'è chiarezza su quali siano i reali percorsi ciclabili e chiedono che sia predisposto un apposito elaborato di chiarimento.

**Risposta:**

Gli elaborati relativi ai percorsi ciclopedonali ( tavole da 2222\_PD\_0\_A00\_ASP00\_0\_SD\_P2\_01\_A in avanti) risultano congruenti con le tavole presenti nella sezione “interventi di inserimento paesistico-ambientale, ripristino e compensazione”. In particolare le tavole da ID 2222 in avanti riportano i percorsi ciclabili ottenuti dal recupero delle piste di cantiere; non sono invece riportati i percorsi ciclabili di connessione su viabilità esistenti in quanto non oggetto di interventi essendo esistenti e quindi utilizzabili. I primi (percorsi ottenuti da recupero della viabilità di cantiere) sono segnalati con colore ocra nella tavola 3871\_PD\_0\_000\_0MA01\_0\_MA\_PZ\_02\_A, i secondi (percorsi su viabilità esistenti) sono invece riportati in azzurro.

**ID 41.11 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 11 “approfondimento di dettaglio della soluzione in sopraelevata del tratto in comune di Medolla, con particolare riferimento agli impatti sulla viabilità esistente e sull' assetto poderale”. Chiedono di sfruttare aree residuali come mitigazioni e di allargare i sottovia per inserire delle piste ciclabili.

**Risposta:**

L'utilizzo delle aree residuali come mitigazioni ambientali è stato un principio cardine della progettazione ambientale condotta ed applicato dove ritenuto possibile; ne sono un esempio il tratto di tracciato compreso tra la S.S. 12 dell'Abetone e il Canale di Cavezzo e la particella posta a Nord-Ovest del sottovia di via Sant'Antonio, entrambi in comune di Mirandola. In generale, così come riportato in relazione di ottemperanza, si è posta la massima attenzione nel limitare le aree residuali, creando una rete di viabilità poderale e di scavalchi tale da consentire la ricucitura delle aziende agricole interferite (si veda punto 50.22 della relazione di ottemperanza). Nel caso specifico del comune di Medolla, il principale frazionamento sulle aziende agricole si ha tra la pk 19+700 e 20+050 con due porzioni minori di fondo che restano a sud del tracciato. In questo caso, se la CTVIA ritenesse opportuno sfruttare queste porzioni come mitigazioni ambientali, si procederà a riconfigurare le mitigazioni poste in comune di Medolla, portandole all'interno di queste aree.

In merito alla richiesta di prevedere un allargamento dei sottopassi in progetto al fine di ospitare un percorso protetto per pedoni e ciclisti, si fa presente che la richiesta è stata accolta nel PD, dove sono già previsti due sottopassi dedicati alla ciclabilità in affiancamento a quelli stradali (VST34 e VST35)

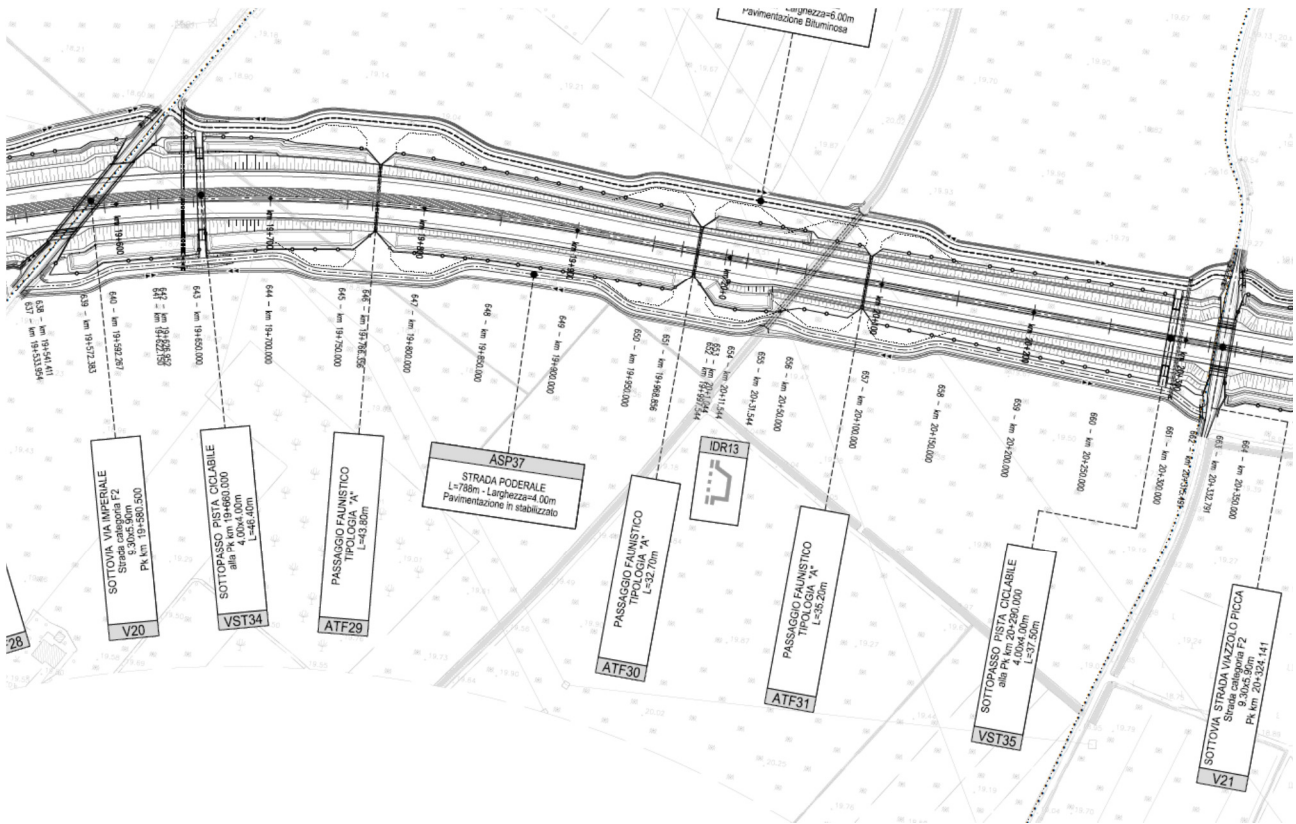


FIGURA 41.11-1 – STRALCIO PLANIMETRICO

## ID 41.12 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)

**Sintesi richiesta:** Osservazione 12 "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 di Resega,..), tutela delle capacità produttive del territorio agricolo". Esprimono osservazioni su mitigazioni e compensazioni, rimando a osservazione 6

**Risposta:**

Si rimanda alla risposta al punto 41.6 del presente documento.

**ID 41.13 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 13 “ Modifiche alla soluzione di attraversamento del fiume Secchia a sud del comune di Concordia s/Secchia”. Chiedono di estendere il più possibile l'opera d'arte , sostituendo il rilevato con impalcati, effettuando studi di dettaglio per valutare gli aspetti percettivi.

**Risposta:**

La soluzione progettuale proposta prevede la mitigazione dell'attraversamento del fiume Secchia con interventi a valenza ecosistemica e di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura.

E' stata sviluppata una specifica simulazione, contenuta nell' allegato QAMB 4.8.1.1, che mostra l'attraversamento in viadotto con impalcato metallico del fiume Secchia. Le mitigazioni posizionate, subito a valle dello scavalco del corso d'acqua, risultano efficaci al fine dell' integrazione nel contesto dell'opera, rendendo chiaramente percepibile solo il tratto in viadotto e mascherando il successivo rilevato autostradale; la stessa percezione paesaggistica si otterrebbe qualora i rilevati fossero sostituiti da pile come richiesto dalla presente nota.

Si ricorda, altresì, che in questo specifico ambito territoriale il progetto prevede la realizzazione dell'intervento di mitigazione denominato “Parco intercomunale di Concordia – San Possidonio” sulla sponda destra del fiume che, con i suoi 7,5 ha di nuove aree piantumate, costituisce un'azione fondamentale per l'integrazione dell'autostrada nel contesto paesaggistico di riferimento. Per una puntuale descrizione della soluzione proposta si rimanda al par. E.4.6.4 dell'elaborato 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – IMPATTI DEL PROGETTO E INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO - AMBIENTALE dello Studio di Impatto Ambientale.

**ID 41.14 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 14 “valutazione della effettiva validità della sostenibilità ambientale (in rapporto al traffico) delle piste ciclabili previste in affiancamento all' autostrada. In particolare, in comune di San Felice. 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”. Si ribadisce inoltre la contrarietà di Novi alla trasformazione delle piste di cantiere in ciclabili.

**Risposta:**



In merito alla richiesta di non prevedere i percorsi ciclabili nei comuni di San Felice sul Panaro e Novi di Modena, questa potrà essere accolta in sede di Progetto Esecutivo, lasciando le viabilità solo con la funzione di strada di collegamento podereale.

## **ID 41.15 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 15 “ In tutto il territorio interessato: Garantire il minor inquinamento acustico e atmosferico anche agli insediamenti abitativi in prossimità del tracciato autostradale”. Chiedono che lo studio acustico sia rivisto in funzione del riesame del traffico che chiedono ai punti precedenti. Chiedono l'inserimento di barriere acustiche anche per i ricettori per cui il superamento non è dovuto direttamente all'autostrada.*

### **Risposta:**

In merito al riesame dello studio del traffico si rimanda a quanto già precisato al precedente punto ID 41.9.del presente documento.

In merito all'osservazione sulla concorsualità, si segnala che il tema è stato ampiamente trattato nella sezione “QUADRO AMBIENTALE - RUMORE E VIBRAZIONI” della relazione REL.02 di risposta alle richieste di integrazioni formulate dal MATTM, a cui si rimanda.

Si precisa che lo studio acustico, redatto in base al DPR 142/2004, è stato condotto esclusivamente per le viabilità di nuova realizzazione facenti parte del Progetto di Autostrada Regionale Cispadana, non ritenendo il Concessionario di aver alcun titolo ad intervenire su viabilità gestite da altro Ente e già realizzate.

Nel caso di viabilità già realizzate per le quali ad oggi si ha un superamento dei limiti di immissione, in base a quanto previsto dal DM 29.11.2000, spetta all'ente gestore dell'infrastruttura garantire il rispetto di tali limiti stabiliti da Normativa, attuando piani di contenimento e abbattimento del rumore.

## **ID 41.16 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 16 “Mitigazioni per l'abbattimento di rumori, polveri, impatti percettivi sull'urbanizzato esistente”. Chiedono ripermetrazione del parco di Concordia e l'inserimento di barriere a protezione del parco stesso.*

### **Risposta:**

In risposta all'osservazione si riporta che la configurazione del parco urbano è stata così definita al fine di permettere alla pianificazione comunale di gestire al meglio le aree presenti tra l'abitato ed il parco dato che queste, da P.S.C. comunale, sono classificate come "aree da riqualificare" e quindi potenzialmente suscettibili di incrementi di carico insediativo.

Si ritiene inoltre che il parco urbano, già nella sua configurazione attuale, abbia un impatto positivo sul comune di S. Possidonio, limitando notevolmente gli impatti visivi, paesaggistici ed ambientali che l'infrastruttura genera sull'abitato ed essendo facilmente accessibile anche da sud.

Quello che viene definito il "Parco di Concordia - San Possidonio" trova la sua naturale prosecuzione nel territorio comunale di San Possidonio attraverso l'individuazione di molteplici interventi di mitigazione paesaggistica quali "Filari arboreo/arbustivi plurispecifici di mascheramento dell'infrastruttura", "Arbusteti plurispecifici" (aventi funzione naturalistica), "Interventi di deframmentazione ecologica", "Itinerari ciclopedonali di connessione con i percorsi esistenti", nonché specifici elementi informativi ("Pietre miliari") definiti all'interno degli "Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio".

Infine, in merito alla mitigazione del parco stesso, analisi di dettaglio hanno portato a concludere che non si ritiene necessario prevedere specifiche mitigazioni acustiche presso il parco pubblico di Concordia sulla Secchia, in quanto l'area del parco fruibile dai pedoni risulta sistematicamente con livelli sonori di immissione inferiori al limite diurno sancito da Normativa di 65 dB(A).

## **ID 41.17 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 17 "Mitigazioni per l'abbattimento del rumore". Chiedono di rivedere la tipologia delle barriere privilegiando quelle trasparenti al posto delle opache, osservano inoltre che le barriere sono piane e non curve come in PP.*

### **Risposta:**

La progettazione definitiva dell'Autostrada Cispadana è stata condotta con lo scopo di perseguire il minor impatto possibile sul territorio e la minor sottrazione di suolo agricolo rivalutando con attenzione e maggior approfondimento le scelte condotte in ambito di Progetto Preliminare anche alla luce delle istanze espresse in tal senso dalla Comunità nel corso della Conferenze dei Servizi Preliminare.

Nell'ambito del Progetto Preliminare dell'Autostrada Cispadana è prevista l'adozione di barriere acustiche con due differenti conformazioni geometriche, una di tipo curva ed un'altra di tipo verticale, entrambe adottabili in tutti gli ambiti progettuali.

L'utilizzo della tipologia di barriera curva, sulla sezione autostradale in rilevato, comporta la presenza di una finestra acustica longitudinale al piede del pannello fonoisolante parzialmente schermata dall'arginello in terra previsto ai bordi del rilevato che al contempo comporta un aumento dell'impronta autostradale.

In ambito di Progetto Definitivo si è deciso, al fine di limitare il più possibile la larghezza della sezione autostradale, di eliminare gli arginelli ai lati del rilevato, ottenendo una riduzione complessiva dell'ampiezza di circa due metri.

Gli approfondimenti condotti durante la progettazione definitiva, hanno permesso di sviluppare una soluzione idonea alle differenti configurazioni assunte dal corpo autostradale nel suo articolato sviluppo plano-altimetrico.

Le barriere acustiche opache, che garantiscono il medesimo grado di cura architettonica di quelle trasparenti ancorché un miglior assorbimento acustico, sono state disposte negli ambiti autostradali più prossimi ai ricettori al fine di garantire loro una maggiore protezione mentre quelle trasparenti sono state localizzate dove l'isolamento acustico offerto dal vetro è risultato sufficiente cercando quindi di offrire all'utente la visione del paesaggio particolarmente pregiato attraversato.

## **ID 41.18 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione 18 "Interventi passivi per la mitigazione dell'impatto acustico". Chiedono l'estensione delle protezioni passive anche ai fabbricati nella fascia 250-500m.*

### **Risposta:**

Lo studio acustico condotto in ambito di progetto definitivo è stato redatto in accordo al DPR 142/2004 che prescrive le fasce di pertinenza acustica entro le quali effettuare il censimento dei ricettori ed i limiti di immissione acustica per le infrastrutture di nuova realizzazione.

In particolare la Norma vigente prevede il censimento e la protezione, in accordo ai limiti previsti da Norma, di tutti i ricettori acustici all'interno di una fascia di 250 m e di tutti i ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) in una fascia di 500 m dal bordo dell'infrastruttura.

La richiesta dell'estensione delle protezioni passive anche alla fascia tra 250 e 500m per i ricettori non sensibili esula pertanto dalle previsioni normative.

**ID 41.19 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 19 “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”. Chiedono di affrontare il tema della zona di rinaturalizzazione.

**Risposta:**

Il servizio VIA della Regione Emilia Romagna, al punto 4.49, ha espresso la richiesta di valutare la possibilità di creare una zona di rinaturalizzazione a sud del territorio comunale di San Possidonio (Ponte di Pioppa); si rimanda pertanto alle considerazioni riportate in risposta a tale nota.

L'asse autostradale di progetto intercetta la Zona di Ripopolamento e Cattura ZRC “La Corte” in comune di S. Agostino, perimetrata dal Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Modena, in due tratti distinti per una estensione lineare complessiva di circa 3.5 km.

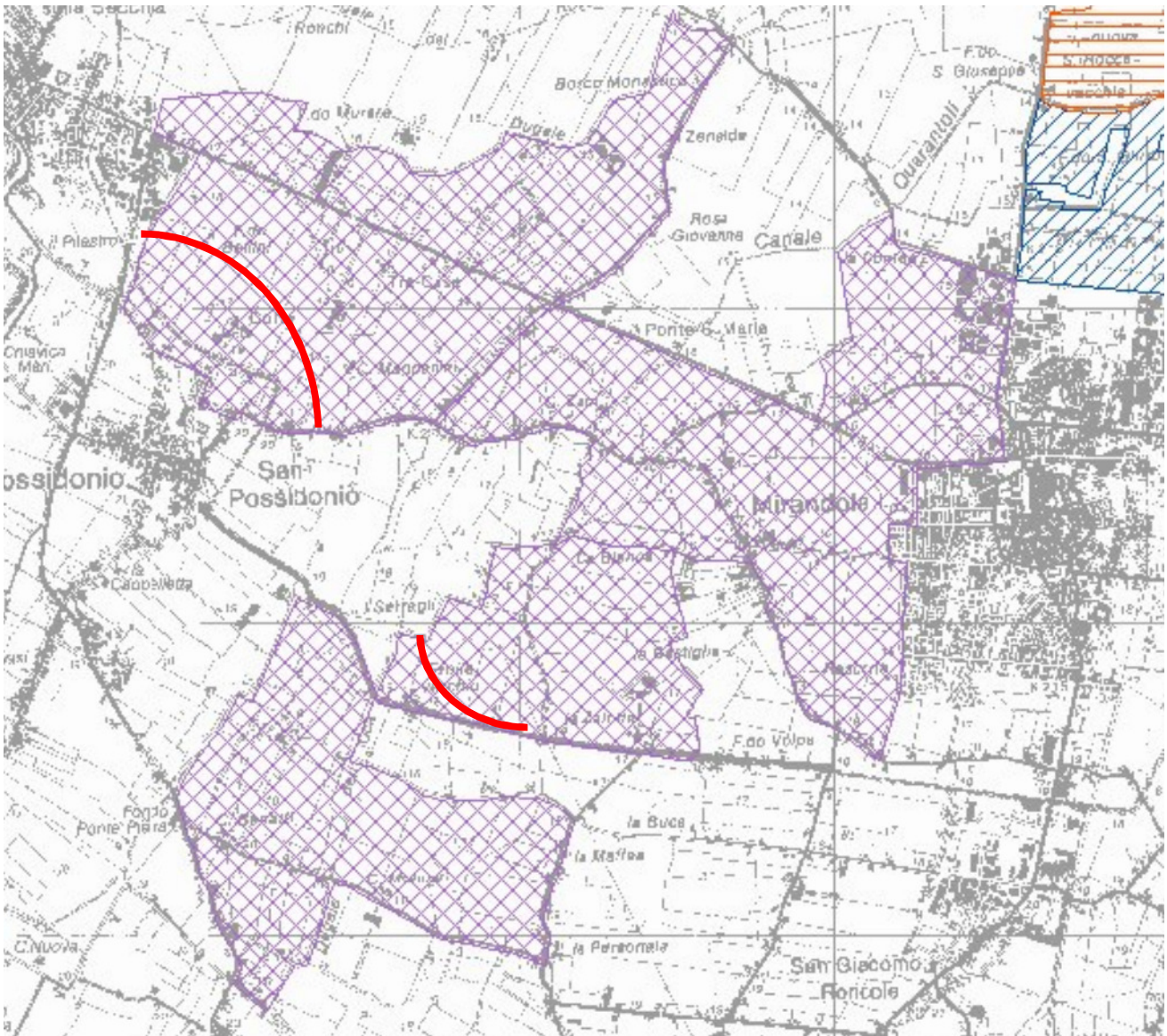
E' opportuno sottolineare che, come si osserva nella figura seguente, l'interferenza risulta in entrambi i casi localizzata ai margini di tale ZRC, la cui estensione complessiva risulta essere 268.59 ha.

La funzione di irradiazione della Zona di Ripopolamento e Cattura ZRC “La Corte” risulta garantita in funzione degli interventi di mitigazione previsti, descritti nell'elaborato 6290\_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* (paragrafo e.4.2.5 cui si rimanda per eventuali approfondimenti).

Per la fauna terrestre gli interventi di mitigazione sono stati progettati nello specifico sulla base del contesto zoogeografico che ha consentito di individuare le tipologie presenti e i flussi di dispersione. In particolare, il progetto autostradale prevede la creazione sia di punti di permeabilità ecologica, ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia interventi diretti di deframmentazione e riconnessione ecologica, attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre.

Le diverse *tipologie di passaggio per la fauna sono state progettate 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)).

Il progetto definitivo ha dimensionato 71 passaggi "dedicati" per la fauna terrestre, ad una *distanza media* di soli 900 metri. Nel tratto di interferenza con la ZRC in esame, il tracciato presenta passaggi fauna di progetto in corrispondenza del Canale Sabbioncello e del Canale Burana.



**LOCALIZZAZIONE DELLE INTERFERENZE (IN ROSSO) DEL PROGETTO RISPETTO ALLA ZRC "LA CORTE"**

**ID 41.20 – UNIONE COMUNI AREA NORD DI MODENA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004485)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione 20 "In tutto il territorio interessato: previsione di compensazioni ambientali costituite da opere pubbliche finalizzate al risparmio energetico". Chiedono di inserire pannelli fotovoltaici sulle barriere acustiche e fornire l'energia agli edifici pubblici.

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga alla richiesta di integrazioni formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, punto 4.46. Si rimanda a tal punto per la risposta.

**ID 42.1 E ID 42.2 - COMUNE DI BASTIGLIA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004792)**

Da premettere è che il comune di Bastiglia viene interessato esclusivamente dal traffico di mezzi pesanti generato dal trasporto di inerti dalle cave al cantiere, così come attualmente previsto nel Progetto Definitivo conforme al PIAE della provincia di Modena. Richiamando il punto 3.6 della richiesta di integrazione del MATTM, se si riuscisse ad applicare quanto previsto nell'elaborato 7076\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_11\_A "Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive – Relazione", prevedendo quindi un avvicinamento dei poli estrattivi del materiale da rilevato in posizione prossima all'asse autostradale, il comune di Bastiglia non sarebbe più interessato dal traffico generato dal polo di Soliera, facendo quindi venir meno ogni possibile impatto da esso generato.

**ID 42.1 - COMUNE DI BASTIGLIA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004792)**

**Sintesi richiesta:** effettuare studio dettagliato sull'incremento di traffico pesante che interesserà il centro di Bastiglia in concomitanza delle lavorazioni, a valle dello studio valutare gli accorgimenti da assumere per tutelare i pedoni e ciclisti su SS12

**Risposta:**

Lo studio di traffico sul tronco di SS12 tra Sorbara e San Prospero (immediatamente a nord di Bastiglia) fornisce i livelli di traffico all'anno 2017 (prima dell'apertura dell'autostrada, quindi durante la fase di costruzione) riportati nella sottostante tabella.

I transiti di veicoli pesanti generati dall'approvvigionamento dalla cava di Soliera sono 279 veicoli/giorno (comprensivi dei viaggi di andata e ritorno) durante la fase 1 e 426 durante la fase 2.

Considerando la fase 2 in quanto più significativa e suddividendo i transiti su 8 ore lavorative si osserva che l'aumento di traffico pesante nell'ora di punta del mattino risulta di  $426/8=53$  veicoli/ora, pari al 12.6% dei pesanti.

Num. arco	Strada	Tratta	Direzione	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali effettivi	Veicoli equiv.	Capacità	Flusso/Capacità
12778	SS 12	Tra Sorbara e San Prospero	Nord	500	290	790	1080	1800	60%
12778	SS 12	Tra Sorbara e San Prospero	Sud	1010	130	1140	1270	1800	71%
totale bidirezionale				1510	420	1930	2350	3600	65%
totale bidirezionale con cantiere				1510	473	1983	2456	3600	68%

Come si può notare l'aumento dei mezzi pesanti è percentualmente molto limitato, passando ai veicoli equivalenti l'aumento è ancora più contenuto e ammonta al 4.5%. Il rapporto flusso/capacità passa dal 65% al 68%, non variando sostanzialmente e restando a livelli più che accettabili in quanto indicativo di un livello di servizio C. Nel caso quindi si mantengano le cave come previste nel Progetto Definitivo, non si ritiene di dover prevedere particolari accorgimenti per ciclisti e pedoni in quanto il flusso di traffico resta di fatto inalterato e con rapporto flusso/capacità più che accettabile.

## ID 42.2 – COMUNE DI BASTIGLIA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0004792)

**Sintesi richiesta:** *valutare gli effetti dell'incremento di traffico pesante sulla SS12, in particolare sulle componenti aria e rumore, valutando appositi accorgimenti funzionali all' impianto semaforico sulla SS12 al fine di ridurre i tempi di sosta.*

### Risposta:

Come evidenziato ed argomentato al punto precedente, i flussi di traffico transitanti nel centro abitato non subiscono sostanziali variazioni a causa del processo di cantierizzazione di Autostrada Regionale Cispadana, non si prevedono pertanto accorgimenti sull' impianto semaforico posto sulla SS 12.

## **ID 43.0 - LEGAMBIENTE ONLUS (prot. MATTM DVA-00\_2013-0005684)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazioni di carattere generale sull'impostazione del progetto, secondo Legambiente manca un confronto tra diverse alternative all'autostrada (es. ferrovia), segnala forti impatti su tutte le componenti ambientali e le interferenze con SIC e ZPS risolte modo non adeguato.*

### **Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni argomentative di cui ai seguenti Capitoli:

#### **A.1. PRESENTAZIONE INTRODUTTIVA DEL PROGETTO**

A.1.1. Descrizione sintetica introduttiva del progetto: natura dell'opera, motivazioni e quadro complessivo degli obiettivi

A.1.1.1 Obiettivi del progetto rispetto alle strategie comunitarie e nazionali

A.1.1.2 Obiettivi del progetto alla scala regionale e locale

#### **A.2. ANALISI DEL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEL TRACCIATO**

A.2.1. Storia del progetto e iter approvativo del progetto preliminare

A.2.1.1 Programmazione PRIT'98 e Studio di Fattibilità

A.2.1.2 Iter di affidamento della Concessione

A.2.1.3 Iter di approvazione del Progetto Preliminare comprensivo della Conferenza di Servizi Preliminare integrata con il procedimento di definizione dei contenuti del SIA

A.2.2. Descrizione delle differenti configurazioni di progetto valutate nello Studio di Impatto Ambientale

A.2.2.1 "Opzione zero"

A.2.2.2 Descrizione sintetica della alternative di progetto studiate

A.2.2.3 Descrizione sintetica della configurazione del progetto definitivo oggetto di Studio di Impatto Ambientale

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi



costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010-2020.

Lo Studio di Fattibilità Ambientale redatto da ERVET nel 2006 per conto della Regione Emilia Romagna (di cui è riportata una sintesi nel suddetto elaborato Allegato A “Valutazione della direttrice autostradale rispetto all’alternativa zero”, ha consentito di verificare la sostenibilità trasportistica, ambientale e finanziaria dell’asse viario Cispadano nella configurazione geometrica e funzionale afferente ad una viabilità extraurbana autostradale di tipo “A” (doppia carreggiata, ciascuna caratterizzata da due corsie di marcia e corsia di emergenza), e la relativa preferibilità della stessa rispetto alla più elementare funzione di viabilità extraurbana secondaria (carreggiata singola, ovvero unica corsia per senso di marcia e banchina laterale).

La verifica operata nel contesto dello Studio di Fattibilità (SF), circa la possibilità di realizzare l’asse viario Cispadano con caratteristiche di autostrada ha consentito di dare attuazione ad uno specifico obiettivo prioritario del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT’98-2010), successivamente assunto anche dal nuovo PRIT 2010-2020 in fase di adozione.

Si sottolinea inoltre che la VAS<sup>1</sup> (Valutazione Ambientale Strategica) del nuovo PRIT 2010-2020, nel caso specifico dell’Autostrada Regionale Cispadana, è stata sviluppata sulla base dell’omologa valutazione operata nell’ambito dello Studio di Fattibilità 2006, richiamato dalla Relazione Generale del piano stesso (paragrafo 3.3 Interventi realizzati o in corso di realizzazione sulla Grande Rete). In sede di Studio di Fattibilità infatti si è operato in termini di Valutazione Ambientale Integrata, ovvero di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), così come definita dalla normativa regionale (L.R. 20/2000 e ss. mm. e ii.), il cui processo sistematico di valutazione risulta del tutto analogo ad una Valutazione Ambientale Strategica (VAS), procedura di valutazione propria dei piani e dei programmi, introdotta nella normativa nazionale dal D.Lgs 4/2008.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT’98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

---

<sup>1</sup> Il Rapporto Ambientale del Documento di Valsat redatto per il nuovo PRIT 2010-2020 applica una metodologia di valutazione degli effetti del piano riferita a categorie di attività ambientali rilevanti (strade, ferrovie, aeroporti ecc), senza scendere nel dettaglio degli effetti ascrivibili alla singola infrastruttura programmata. Tra di esse, l’Autostrada Regionale Cispadana è l’unica a beneficiare dei contenuti di approfondimento di uno Studio di Fattibilità, che ha consentito di valutare puntualmente i potenziali effetti conseguenti alla realizzazione dell’opera nei confronti delle principali componenti ambientali prese in esame, nonché i costi e benefici economici complessivi connessi, l’efficienza trasportistica e la coerenza nel contesto degli strumenti programmatori e di pianificazione territoriale e di settore.

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

Si sottolinea inoltre che il progetto risponde inoltre a specifici obiettivi e strategie a scala comunitaria, nazionale, regionale e locale.

A scala comunitaria e nazionale, Il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea indica i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN, Trans european network).

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);
- dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);
- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova–Novara–Sempione;
- i porti italiani beneficeranno, di due "autostrade del mare" quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.
- inoltre, nella seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, prevede l'aggancio a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

La Regione Emilia-Romagna ha un evidente interesse per la realizzazione del corridoio 5 che innestandosi con il Corridoio adriatico consente il collegamento verso la Slovenia e le regioni centro-orientali dell'Europa; c'è, inoltre, un interesse ancora più diretto per le potenzialità di relazione con l'area di trasporto del mare Adriatico-Egeo.

Nei futuri processi di integrazione est-ovest in Europa, è essenziale per l'Emilia-Romagna una prospettiva di integrazione nord-est/sud-ovest che interessi, da una parte, la Slovenia, l'area Danubiana ed il nord Europa (Vienna-Bratislava-Budapest-Danzica-Riga) attraverso la realizzazione del «Corridoio Baltico-Adriatico» e, d'altra parte, il Triveneto e la Lombardia, evitando che si manifestino in prevalenza integrazioni orizzontali lungo corridoi di traffico che, nel centro-sud Europa, verrebbero a transitare a nord delle Alpi.

Da tali considerazioni è possibile comprendere il ruolo strategico che potrà essere assunto dell'Autostrada Regionale Cispadana, nel disegno complessivo della "Grande Rete" regionale. Ciò in ragione:

- della prevalente giacitura ovest-est che ne caratterizza lo sviluppo planimetrico;

- delle importanti potenzialità intermodali che la nuova funzione autostradale consentirà di attivare anche rispetto all'implementazioni delle molteplici offerte di mobilità e di servizi di area vasta, quali: i sistemi di trasporto ferroviario, aeroportuale e portuale.

La nuova mobilità di persone e merci afferente all'infrastruttura di progetto potrà trovare un efficiente quadro di relazioni nel più ampio sistema regionale dell'offerta differenziata ed intermodale dei trasporti, della logistica e dei servizi; essa, inoltre, potrà concorrere attivamente, in modo sinergico ed integrato con altre infrastrutture attive nel territorio regionale, al conseguimento degli obiettivi comunitari programmati per la sicurezza complessiva dei trasporti, per l'ambiente, per la salute umana e per la qualità della vita.

A scala regionale e locale inoltre, I principali obiettivi specifici posti alla base della realizzazione dell'opera sono:

- ✓ **contribuire alla rivitalizzazione economica dell'area sub-orientale della regione**, il cui territorio è caratterizzato, rispetto al modello dell'Emilia Centrale, dall'intreccio fra la persistenza di aspetti di marginalità rurale e il mancato decollo di un sistema di industrializzazione autonomo nei poli che rappresentano il principale riferimento dell'area: i distretti specialistici insediati nei comuni dell'area nord del modenese, la zona industriale di Ferrara e la zona industriale e portuale di Ravenna. Una nuova infrastruttura autostradale, che collega direttamente l'area sub-orientale con l'Emilia Centrale e da lì verso le grandi direttrici del traffico verso nord e nord-ovest, potrà portare benefici effetti in termini di abbattimento dei costi di trasporto su gomma di merci e persone da e verso le aree industriali dell'area sub-orientale, con una ricaduta positiva in termini di attrattività sulle imprese in cerca di nuovi siti produttivi;
- ✓ **creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso**, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili);
- ✓ **rendere più veloci i flussi di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna** che, in seguito alle politiche europee, si colloca in una posizione strategica all'interno del "Corridoio adriatico". La realizzazione della Cispadana, permettendo ai flussi merci di bypassare il nodo bolognese, potrebbe rendere più competitivo il trasporto merci via mare attraverso il sistema portuale ravennate;
- ✓ **migliorare l'accessibilità dei flussi turistici** verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;
- ✓ **rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese**, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese, favorendo, come previsto anche dalle scelte programmatiche del nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), la rilocalizzazione di attività produttive dalle zone di insediamento manifatturiero della via Emilia, oltre che da alcune aree del nord-est;
- ✓ contribuire al **miglioramento della connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord della Provincia di Modena**, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di

collegamento stradale e ferroviario che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla delocalizzazione produttiva di alcune multinazionali estere. La nuova Autostrada Regionale Cispadana potrebbe sostenere in modo significativo l'inserimento dell'intera area in una rete di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale;

- ✓ **ottimizzare la connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord delle Province di Parma e Reggio Emilia, rispetto alla nuova Autostrada Regionale Cispadana** e più in generale rispetto al corridoio cispadano, al fine di consolidare un efficiente sistema di mobilità e di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale.

L'autostrada Cispadana, in ragione delle molteplici opere viabilistiche complementari di cui consentirà la contestuale attuazione, potrà evolvere da "funzione unicamente autostradale", ad un ruolo territoriale di ben maggiore significatività, ascrivibile a tutti gli effetti a "sistema autostradale integrato".

L'Autostrada Regionale Cispadana, in quanto "arco strategico" di un sistema trasportistico di valenza interregionale, consentirà, inoltre, mediante la saldatura di viabilità aventi livelli di servizio eterogenei ma che potranno acquisire nel tempo un'omogeneizzazione funzionale (basti pensare all'imminente avvio del procedimento per la trasformazione ad autostrada della superstrada Ferrara – P.to Garibaldi), l'attuazione di un nuovo corridoio viabilistico, privo di soluzione di continuità, in grado di offrire un collegamento diretto tra i territori tirrenici ed adriatici e le relative realtà produttive, insediative, economiche, sociali e culturali.

In relazione al tema della valutazione delle alternative di tracciato, lo SIA, coerentemente con quanto disposto dal comma 2 dell'art.22 del D.lgs 152/2006 e ss. mm. e ii., è stato predisposto secondo le indicazioni di cui all'Allegato VII e nel rispetto degli esiti della fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale" ex art. 21 del D.lgs 152/06 e ss. mm. e ii.", attivata presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), ha emesso, in relazione alla suddetta istanza ministeriale, il relativo "Parere n. 759 del 21.06.2011". Tale disposto è stato trasmesso dal MATTM, con nota Prot. N° DVA-2011-0016939, del 13 luglio 2011. Si precisa, altresì, che nell'ambito della stessa procedura è confluita l'istruttoria tecnica operata dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, di cui alla relativa nota PG.2011.0124243 del 18.05.2011; tale istruttoria è stata sviluppata sulla medesima documentazione valutata in sede ministeriale dalla CTVIA.

Tale procedura è stata istruita sulla base di una precisa documentazione tecnica ed ambientale, che si ritiene opportuno riepilogare, e più precisamente:

- progetto preliminare;
- studio preliminare ambientale;
- piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale.

Proprio nell'ambito del "piano di lavoro" sono stati definiti: metodologie, contenuti e relativo grado di approfondimento anche in relazione alla sezione dello SIA afferente alla progettazione delle alternative di tracciato. Di tale sezione, nel Piano di Lavoro, si è dato riscontro sia della scelta di svilupparne la relativa trattazione nell'ambito di uno specifico allegato al Quadro di Riferimento Progettuale (Allegato B - Descrizione delle alternative di progetto per la definizione del tracciato), sia dei contenuti e relativo grado di approfondimento sviluppati per i progetti delle differenti alternative di tracciato, riportando per ciascuna di esse l'elencazione analitica degli argomenti affrontati anche nell'ambito dei contributi relazionali che introducono le rispettive sezioni grafiche.

La documentazione progettuale sviluppata in quella sede, risulta coerente in termini metodologici sia con il Piano di Lavoro valutato dalla CTVIA e dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, sia con i risultati acquisiti durante l'ulteriore percorso di ottimizzazione e condivisione delle scelte progettuali operato, con le amministrazioni comunali interessate dalle alternative di progetto, nella fase di redazione del livello definitivo della progettazione.

Tale percorso ha consentito di sviluppare una progettazione organica ed integrata rispetto alle aspettative delle amministrazioni locali, superando, in alcuni casi, il concetto di mera ottemperanza al quadro complessivo delle indicazioni prescrittive di cui al verbale conclusivo della Conferenza di Servizi Preliminare<sup>2</sup>, in luogo di una piena condivisione delle scelte progettuali.

Un esempio paradigmatico di tale condivisione è possibile riscontrarlo nell'ambito del tratto autostradale di modesto sviluppo, afferente al territorio comunale di San Possidonio (MO), ove l'amministrazione comunale chiedeva di valutare, a parità di configurazione planimetrica del corpo autostradale, due differenti morfologie altimetriche: rilevato a raso e trincea.

In questo specifico contesto è stato possibile raggiungere, infatti, un "accordo territoriale" con la stessa Amministrazione Comunale di San Possidonio e la Regione, adottando per tale tratto una configurazione del corpo autostradale in trincea, per un'estensione di lunghezza limitata a circa 524 m, ed altresì mantenere il sedime della viabilità della SP 11 nella sede storica, mediante l'adozione di un cavalcavia di altezza limitata rispetto alle quote del piano campagna.

Tale accordo ha consentito di valutare un'unica configurazione plano-altimetrica del tracciato autostradale nel tratto afferente al comune di San Possidonio, limitando la valutazione delle alternative ai tratti di cui alla seguente tabella riepilogativa, e più precisamente:

N°	ALLEGATO	DESCRIZIONE	NOME ALTERNATIVA
1	B1	Soluzioni plano-altimetriche alternative del tratto autostradale ricadente presso il Caseificio Razionale Novese in Comune di Novi di Modena	A1a-1
2			A1a-2
3			A1b-1

<sup>2</sup> Con decreto del Presidente della Regione Emilia Romagna n. 288 in data 29.12.2010 è stata indetta la Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto preliminare ex art 14 bis, legge n. 241/1990, convocata in prima seduta il giorno 28 Gennaio 2011, con nota del 29.12.2010 prot. n. 323019 e conclusasi con la terza seduta dei giorni 18 e 19 Maggio 2011.

N°	ALLEGATO	DESCRIZIONE	NOME ALTERNATIVA
4			A1b-2
5	B2	Soluzioni plano-altimetriche alternative del tratto autostradale ricadente presso l'attraversamento del Panaro ed il sistema dei terreni delle Partecipanze, nel Comune di Cento	C2a
6			C2b
7	B3	Soluzioni plano-altimetriche alternative del tratto autostradale ricadente presso i Comuni di S.Agostino, Poggio Renatico e Mirabello	Da
8			Db
9			Dd

**ELENCO DEGLI AMBITI INFRASTRUTTURALI OGGETTO DI VARIANTE PLANO-ALTIMETRICA**

**FRAMMENTAZIONE DEL TERRITORIO E PERDITA DEL PAESAGGIO AGRARIO**

L'esito progettuale della Cispadana è il frutto di un articolato Masterplan (elaborato 6379\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_IT\_03\_A, cui si rimanda per eventuali approfondimenti), finalizzato a convogliare in modo coordinato i diversi contributi specialistici (componenti ecosistemiche, antropiche e di valorizzazione del territorio) nella direzione dell'obiettivo strategico di una armonizzazione profonda fra infrastruttura e territorio.

Sul piano tecnico si è ritenuto opportuno adottare linee guida definite e rappresentate da quelle redatte da ISPRA-CATAP e dalla regione Emilia-Romagna, in particolare per quanto di riferimento, in quest'ultimo caso, al tema della progettazione integrata delle strade.

Con la finalità di dare evidenza alla consistenza delle azioni di progetto, si riporta di seguito una sintesi delle estensioni areali e lineari delle stesse:

- implementazione dell'ambito del paesaggio naturale – rurale: **210 ha**
- boschi e arbusteti filitro: **171.900 m<sup>2</sup>**
- siepi e filari di compensazione agro-ambientale: **29 km**
- interventi con funzione naturalistica: **420.000 m<sup>2</sup> e 32.4 km**
- interventi di inserimento paesaggistico: **378.000 m<sup>2</sup> e 24.4 km.**

Nello specifico, il Masterplan di progetto dà evidenza di tutte le azioni previste per lo sviluppo di tre diverse tipologie di opere di mitigazione, nell'ottica di una "progettazione integrata":

➤ interventi naturalistici

- *Interventi con funzione naturalistica;*
- *Interventi con funzione paesaggistica;*
- *Interventi di deframmentazione ecologica;*
- *Interventi di compensazione agro-ambientale;*
- *Interventi di compensazione ecologico-naturalistica;*

- interventi protettivi
  - *Interventi con funzione di assorbimento di inquinanti;*
  - *Interventi di mitigazione dell'ambiente idrico;*
  - *Interventi di mitigazione acustica;*
- interventi di valorizzazione del territorio:
  - *Itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici paesaggistici, storici e culturali del territorio;*
  - *Progetto per un sistema integrato di fruibilità dei valori del territorio (progetti obiettivo, landmarks, piano della comunicazione).*

In relazione alla componente agroalimentare e rurale si sottolinea inoltre che, come indicato nell'elaborato 6290\_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*, a cui si rimanda per eventuali approfondimenti, le aree di cantiere, in seguito alla dismissione, saranno oggetto di ripristino agronomico finalizzato a restituire la capacità agronomica dei terreni interessati. Il quadro degli interventi di mitigazione previsti per il sistema agroalimentare e rurale prevede, come accennato, l'assunzione del contenimento dell'uso del suolo agricolo (e delle migliori classi di capacità d'uso) fra i criteri progettuali di scelta. In generale, la misura più importante ed efficace per prevenire e contenere l'uso della risorsa suolo (inteso qui come sottrazione di superfici agrarie produttive) risiede, oltre che nell'ascolto preventivo del territorio e degli agricoltori e nelle valutazioni multi criteri nella scelta di macro alternative di tracciato, nella posizione e nella geometria delle opere maggiormente invasive, quali svincoli, aree di esazione, aree di servizio. Questo criterio, adottato nel progetto della Cispadana, ha puntato a limitare l'occupazione di nuove terreni ma anche a creare situazioni di maggiore protezione (a fronte dell'inevitabile consumo di suolo) rafforzando siepi, filari, zone perifluviali come già accennato.

Il progetto della Cispadana prevede inoltre una serie di opere per lo scavalco dell'autostrada e per il ripristino delle reti viarie interferite dal tracciato autostradale. Le opere progettate per la riconnessione del sistema della viabilità intersecata risultano di due tipi: quelle di attraversamento vere e proprie e la nuova viabilità appositamente realizzata per la riconnessione della maglia della viabilità rurale. Quest'ultima deriva in parte dalla viabilità di cantiere che, ove previsto, verrà lasciata a disposizione del territorio.

Il sistema primario viene inoltre inteso dal progetto non solo per gli aspetti produttivi, ma anche per le funzioni non produttive, ovvero per quegli elementi materiali e immateriali che testimoniano le relazioni di una comunità col territorio; in questo caso si parla più propriamente di territorio rurale (o campagne), inteso come patrimonio, come giacimento di valori connessi alla storia, alle peculiarità ambientali, culturali e sociali e non come semplice spazio economico astratto. Le interferenze generate dall'infrastruttura col sistema

rurale possono riguardare la vivibilità e l'attrattività del territorio, che può subire un pregiudizio e vedere ridotte alcune potenzialità multifunzionali.

Rientra in questa categoria il degrado del paesaggio rurale, che oggi è ritenuto parte integrante delle produzioni agricole. Fra le interferenze su questo sistema si cita anche l'interruzione della viabilità locale (di ordine comunale e rurale) in precedenza trattata qualora venga ridotta la capacità di spostamento delle popolazioni che vivono in tali zone.

Per il progetto Cispadana, la depressione dei valori tipici della ruralità verrà attenuata, parzialmente ripristinata e ove possibile contrastata e migliorata rispetto alle condizioni attuali attraverso le misure integrate progettate per il sistema naturale; si tratta, in particolare, delle siepi, dei filari arborei arbustivi e delle aree boscate e naturaliformi che verranno realizzate in prossimità all'asse stradale.

A queste misure di carattere naturalistico vanno pertanto riconosciuti vari benefici nella logica dell'integrazione progettuale, dal momento che possono schermare le coltivazioni prossime al tracciato, permettono di incrementare il patrimonio arboreo nell'area e contribuiscono a qualificare i valori complessivi di naturalità e paesaggistici dell'infrastruttura. Le loro funzioni sulla connessione di reti ecologiche saranno associate al carattere di stepping stone e, si ritiene, che la loro presenza possa avere un ruolo anche nel contenimento del consumo di suolo derivante dalle potenziali espansioni urbanistiche al margine dell'autostrada.

Le strutture arboree seminaturali, realizzate con set di specie autoctone, costituiranno infine un serbatoio e un'area rifugio per tutta una serie di organismi ausiliari (insetti, acari) predatori di insetti fitofagi dannosi alle colture, soprattutto di quelle orto-frutticole; in tal modo le siepi ed i filari in progetto contribuiranno alla gestione integrata dell'agro-ecosistema frutticolo.

In relazione al patrimonio storico culturale, inteso come l'insieme di edifici e complessi di interesse storico-architettonico e/o ambientale individuati (circa un migliaio nel buffer di 1 km di raggio), è stato predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (elaborato 0237\_PD\_0\_000\_00000\_0\_MN\_RH\_07\_A), che prevede la scelta degli edifici o complessi da monitorare periodicamente, basata sulla sensibilità e vulnerabilità degli stessi alle azioni di Progetto.

Sono stati selezionati gli edifici nelle immediate vicinanze dell'intervento, passibili di danneggiamenti fisici e di degrado in rapporto al loro interesse ambientale correlato al territorio circostante.

Sono inoltre stati selezionati edifici e strutture di pregio, o di interesse particolare individuati dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale, sottoposti a vincoli conservativi e di tutela. La fruizione pubblica e la lettura del bene culturale in rapporto al territorio potrebbe risultare compromessa dall'intervento.

#### IMPATTO SULLA BIODIVERSITA', RETI ECOLOGICHE E SITI RETE NATURA 2000

Il tema della cantierizzazione valutata nel contesto delle Valutazioni d'incidenza redatte in riferimento ai siti Natura 2000 IT4040016 ZPS "Siepi e Canali Di Resega-Foresto" e IT4060016 SIC/ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico" ed il tema della connettività ecologica fra tali siti direttamente



interferiti e i siti che costituiscono la RETE NATURA 2000 è stato trattato in risposta all'Osservazione 4.22 formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, cui si rimanda per eventuali approfondimenti.

In relazione al tema della connettività ecologica e della frammentazione del territorio, si rimanda alle considerazioni formulate in riferimento alla risposta al precedente punto.

#### INTERFERENZE CON SPECIE ANIMALI DI INTERESSE COMUNITARIO ALL'ESTERNO DEI SITI RETE NATURA 2000

In relazione all'interferenza tra l'opera di progetto e i maceri si precisa che in fase di analisi dello stato ambientale di riferimento (cfr 6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A) e successivamente in fase di definizione degli impatti (6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A) sono stati condotti specifici sopralluoghi di approfondimento volti ad evidenziare le caratteristiche ambientali dei maceri interferiti, e rilevare l'eventuale presenza di specie animali e vegetali di interesse comunitario. In particolare per quanto riguarda la testuggine palustre e il tritone crestato italiano non sono stati rilevati siti riproduttivi né in corrispondenza dei maceri interferiti direttamente dal progetto né in quelli posti all'interno dell'area di studio. Infatti le condizioni di scarsa qualità delle acque e le periodiche escursioni dei livelli idrici, condizionate dall'uso irriguo in agricoltura, riducono la potenziale idoneità faunistica favorendo le specie più mobili prevalentemente uccelli e mammiferi, che utilizzano tali ambienti primariamente come aree di sosta e foraggiamento.

#### INCIDENZE SUI SITI RETE NATURA 2000

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico si precisa che *“una più chiara esplicitazione del reale impatto acustico sulle specie di interesse comunitario all'interno del sito”* si può trovare nello specifico capitolo *“Inquinamento acustico (produzione di rumore/disturbo/vibrazioni)”* riportato all'interno degli *Studi per la valutazione di incidenza* (6681\_PD\_0\_000\_00000\_0\_SC\_RG\_01\_A e 6686\_PD\_0\_000\_00000\_0\_SC\_RG\_02\_A) all'interno della sezione screening. In particolare in tale capitolo vengono riportate le mappatura isolivello sonoro sia per la fase *ante-operam* che per la fase *post-operam* distinte per periodo diurno e notturno e sovrapposte con il territorio tutelato dalla rete natura 2000.

In riferimento all'inquinamento luminoso si precisa che la presenza di corpi illuminanti è concentrata solamente in particolari punti della nuova viabilità, come barriere di esazione, stazioni di servizio, svincoli ecc., non presenti nel tratto di influenza dei due siti natura 2000 interferiti come peraltro specificato all'interno specifico capitolo *“Inquinamento luminoso”* riportato all'interno degli *Studi per la valutazione di incidenza* (6681\_PD\_0\_000\_00000\_0\_SC\_RG\_01\_A e 6686\_PD\_0\_000\_00000\_0\_SC\_RG\_02\_A) all'interno della sezione screening. Inoltre per quanto riguarda l'inquinamento luminoso nella fase di cantierizzazione *“mancano valutazioni in merito alla fase di cantiere, tutt'alto che trascurabile proprio per la vicinanza ai siti Natura 2000 delle aree di stoccaggio e/o aree operative”* si precisa che in corrispondenza dei siti natura 2000 sono presenti solamente aree operative per le quali sono previste lavorazioni solo nel periodo diurno e di conseguenza non sono presenti impianti di illuminazione (cfr. relazione di cantierizzazione).

In relazione alle osservazioni inerenti la nidificazione dell'averla piccola e del tarabusino all'interno della ZPS IT4040016 si precisa che l'eliminazione di habitat potenzialmente frequentabili dal tarabusino è riconducibile esclusivamente alle aree poste in corrispondenza dell'impronta del viadotto di attraversamento che risulta di larghezza pari a 34 m, mentre per quanto riguarda gli spostamenti irradiativi della specie si ritiene che la struttura del viadotto sia altamente biopermeabile sia in relazione a eventuali spostamenti al suolo (camminamenti lungo le fasce di canneto poste a monte e valle del viadotto) sia in relazione agli spostamenti aerei per i quali l'infrastruttura non rappresenta un vincolo anche in considerazione della ridotta altezza dell'impalcato rispetto all'argine fluviale.

#### INQUINAMENTO ATMOSFERICO E RISCHIO SANITARIO

Nel contesto della documentazione ambientale integrata redatta a corredo del Progetto Definitivo si inserisce la Valutazione di Impatto Sanitario (elaborato 6433\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_10\_A Appendice I dello SIA a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) che propone analisi dettagliate sulla stima della ricaduta dell'opera sulla salute pubblica, in relazione alla dispersione di inquinanti in atmosfera, all'esposizione a rumore e vibrazioni, ad emissioni in ambiente urbano, al rischio allergologico, all'incidentalità da traffico autostradale.

In particolare il paragrafo 4.1 valuta l'impatto sulla salute derivato dalla dispersione degli inquinanti in atmosfera, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dell'opera.

L'analisi specifica che durante la fase di cantiere si verificherà la produzione di inquinanti aerodispersi da parte delle macchine di cantiere e dei veicoli utilizzati per il trasporto materiali. Il trasporto di materiali, che avverrà anche lungo assi stradali preesistenti, avrà carattere intermittente e darà luogo a valori medi annuali di NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub> estremamente contenuti (inferiori a 0,2 µg/m<sup>3</sup>).

Le macchine di cantiere opereranno in corrispondenza del futuro tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana; in questo caso la concentrazione massima degli inquinanti sarà localizzata in prossimità del tracciato stesso. Le medie annuali dei valori di NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub> dovuti alle macchine di cantiere saranno estremamente contenute (rispettivamente, minori di 0,6 µg/m<sup>3</sup> e minori di 1 µg/m<sup>3</sup>).

Di maggiore interesse per la salute umana saranno i picchi di concentrazione (massimo delle concentrazioni medie oraria per l'NO<sub>x</sub> e massimo delle concentrazioni medie giornaliere per il PM<sub>10</sub>) dovuti alla somma delle emissioni delle macchine di cantiere e dei mezzi adibiti al trasporto materiale. In questo caso le concentrazioni di inquinanti aerodispersi risultano maggiormente degne di nota; tuttavia, esse non approssimano valori di attenzione per la salute umana e si attestano a meno di 1/10 dei valori limite/di riferimento definiti dalla normativa.

È possibile quindi affermare che dalle stime di ricaduta degli inquinanti considerati durante la fase di cantiere dell'opera in esame non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. In conclusione, l'impatto dell'opera in esame sullo stato di salute della popolazione ivi residente risulta trascurabile.

In relazione alla fase di esercizio dell'infrastruttura autostradale, in generale si osserva che, nello scenario progettuale al 2017, le stime effettuate relativamente ai diversi inquinanti non evidenziano superamenti dei limiti di legge vigenti. Rispetto allo scenario programmatico al 2017, entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030) prevedono un aumento inferiore ad  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  della concentrazione di benzene, biossido di zolfo, PM10 e PM2.5; tale aumento risulta invece superiore ad  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per il biossido di azoto, il monossido di carbonio e l'ozono, mostrando (ad eccezione dell'ozono) un valore maggiormente contenuto nello scenario progettuale al 2030.

È opportuno sottolineare che per entrambi gli scenari tali aumenti sono maggiormente presenti nelle strette vicinanze del tratto autostradale in esame con la tendenza a decrescere significativamente al crescere della distanza dall'opera stessa. Inoltre, sulla base dello scenario al 2030, si stimano rilevanti riduzioni delle concentrazioni di inquinanti nel territorio dell'area vasta imputabili all'evoluzione del parco veicolare ed alla diminuzione ipotizzata di altre fonti di inquinamento.

È possibile quindi affermare che le variazioni di concentrazione di inquinanti aerodispersi a seguito dell'entrata in esercizio dell'autostrada non sembrano poter indurre alcuna variazione significativa (o effettivamente misurabile) dello stato di salute di chi vivrà nei pressi dell'opera stessa. Si sottolinea inoltre che, nel confronto tra i due scenari progettuali al 2017 ed al 2030, i valori di concentrazione stimati per gli inquinanti considerati risultano pressoché simili (se non inferiori al 2030); pertanto, anche in una valutazione a lungo termine sull'impatto dell'opera in esame non emergono valori in grado di destare preoccupazione in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente.

In conclusione, l'impatto dell'opera in esame sullo stato di salute della popolazione ivi residente, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

Si sottolinea inoltre che la valutazione di impatto sanitario presuppone anche la previsione del benessere derivante dall'esercizio dell'opera, che risulta correlato a diversi determinanti, come riscontrabile nell'ampia bibliografia fornita, tra cui il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di cura e la promozione della salute correlata all'incentivazione dell'uso della bicicletta favorita dalle piste ciclabili di progetto.

Sebbene non sia possibile trarre stime quantitative, è tuttavia possibile affermare che la realizzazione di itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio come corredo all'Autostrada Regionale Cispadana contribuirà a promuovere la salute nei comuni interessati. La presenza di una viabilità ciclabile sicura minimizzerà il principale pericolo per i ciclisti, gli incidenti stradali. Sulla base delle stime fornite dalla letteratura, i cittadini dei comuni interessati che inizieranno ad utilizzare la bicicletta per gli spostamenti quotidiani avranno mediamente un guadagno di vita di sette mesi; l'uso della bicicletta comporterà anche una minore emissione di sostanze inquinanti nei paesi, con un guadagno di salute per tutta la popolazione residente.

Nonostante non si possa quantificare il beneficio diretto che avranno i valori scultorei (*landmarks*) sulla salute dell'uomo, è possibile affermare che contribuiranno a valorizzare il territorio su cui verrà costruita

l'opera, divenendo un segno immediatamente riconoscibile come portale di accesso al territorio circostante e garantendo, al contempo, un'importante funzione informativa.

Il progetto vetrina del territorio Novese, previsto in adiacenza al Caseificio Razionale Novese contribuirà a promuovere i prodotti agroalimentari del territorio locale. Il prodotto tipico è veicolo di un turismo culturale per il quale il cibo locale esercita un nuovo ruolo nell'esprimere la cultura di una specifica area. Il cibo è un *medium* per valorizzare un territorio ed incrementarne la ricchezza, anche grazie alle sue capacità di attrarre visitatori. Contribuisce più dei rimedi farmacologici alla difesa dell'organismo, esso è più efficace in quanto preventivo e portatore di benessere, poiché il mangiar bene fa parte del vivere bene.

Il raggiungimento del benessere, nell'accezione più ampia del termine, è un desiderio che caratterizza l'epoca in cui stiamo vivendo, dove è sempre più sentita la necessità di dedicare a se stessi del tempo di qualità. La creazione di un parco urbano in questi termini contribuirà a promuovere la salute per la popolazione residente e favorirà l'attività turistica come supporto per lo sviluppo dell'economia locale incentivando gli aspetti sociali e culturali dell'area.

#### RISCHIO IDRAULICO

In merito al tema del rischio idraulico, l'elaborato progettuale 0636\_PD\_0\_000\_0WS00\_0\_WW\_RI\_01\_A "RELAZIONE IDROLOGICA- IDRAULICA", analizza nel dettaglio la situazione idrologico-idraulica dei bacini idrografici all'interno dei quali si sviluppa il progetto di Cispadana. Inoltre, nell'ambito delle Attività preliminari alla progettazione definitiva dell'Autostrada Regionale Cispadana sono state individuate e caratterizzate le principali emergenze idrauliche interessate dall'opera autostradale e/o ricomprese in una fascia di territorio connessa al corridoio attraversato dall'opera. Le indagini hanno riguardato sia i principali elementi idraulici dell'area d'interesse: corsi d'acqua, fontanili, maceri e pozzi, ma hanno voluto anche raccogliere quelle informazioni che risultassero funzionali alla progettazione definitiva e quindi a supporto delle analisi idrologiche ed idrauliche necessarie per la definizione delle risoluzioni d'interferenza tra le emergenze idrauliche e le opere in progetto.

Le indagini sono state sviluppate sia in riferimento all'Autostrada, ma anche in riferimento a tutte le viabilità ad essa connessa siano esse Interventi locali di collegamento ma anche Viabilità di adduzione.

Complessivamente lo studio ha raccolto la seguente mole di dati:

- a. pozzi n°175;
- b. fontanili n°0,
- c. maceri n°347,
- d. stazioni pluviometriche n°36,
- e. stazioni idrometriche n°11,
- f. corsi d'acqua n°505, suddivisi in base al rango e all'ente territorialmente competente come di seguito riportato

	<i>AIPO</i>	<i>AdBReno</i>	<i>Consorzio di Bonifica Terre di Gonzaga</i>	<i>Consorzio di Bonifica Emilia Centrale</i>	<i>Consorzio della Bonifica di Burana</i>	<i>Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara</i>	<i>Totale</i>
<i>Corsi d'acqua principali</i>	4	1	-	4	6	6	21
<i>Corsi d'acqua secondari</i>	-	-	10	16	27	15	68
<i>Corsi d'acqua minori</i>	-	-	21	39	231	214	505

Tutte le interferenze tra corsi d'acqua riportati nella tabella precedente e le viabilità in progetto, sono state risolte attraverso opportuni attraversamenti idraulici definiti in accordo con gli Enti competenti e, naturalmente, considerando le caratteristiche del tessuto vulnerabile dal punto di vista idraulico dell'area in cui ricade il tracciato stradale.

La progettazione è stata sviluppata nel rispetto di tutti vincoli idraulici imposti dalle autorità competenti, in particolare all'interno delle Fasce Fluviali, che sono state opportunamente individuate, constatando che l'area di studio ricade interamente all'interno della Fascia C del PAI. Si tratta di quella porzione di territorio che può essere interessata da inondazione al verificarsi di eventi di piena o storicamente accaduti, o di portata superiore a quelli con TR=200 anni, o per collassi e sormonti arginali. Nel caso specifico si fa riferimento sia alla fascia C del Fiume Po, del Fiume Secchia, del Fiume Panaro, del Fiume Reno e del Torrente Enza.

Oltre ai vincoli idraulici precedentemente citati, la progettazione si basa sui dati reperiti riguardo agli allagamenti storici, dovuti sia a rotte arginali dei corsi d'acqua principali che ad esondazioni dei canali e fossi di bonifica. Queste fondamentali informazioni sono state doviziosamente riportate nelle specifiche 7 tavole di inquadramento planimetrico PD\_0\_000\_0WS00\_0\_WW\_CI\_01A-07.

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 ridotto ma certamente non azzerato. Tanto è che la stessa AIPO ha in programma il potenziamento delle casse di espansione del Secchia oltre che in alcuni tratti sistemazioni arginali. Infine uno Studio condotto dall'Autorità di Bacino del Fiume Po dimostra che, in caso di rottura arginale del Fiume PO, esiste un'intensità bassa di allagamento nella parte più settentrionale dell'infrastruttura stradale.

Dal punto di vista delle precipitazioni si sono prese in esame le stazioni pluviometriche comprese tra il Fiume Po e la via Emilia, tra Ferrara e Parma. L'arco temporale dei dati a disposizione va dagli anni '60 AL 2011 ultima pubblicazione di Arpa disponibile (data Progetto). Per tutte le stazioni sono stati preliminarmente rilevati i valori di pioggia caratteristici per durate sia superiori che inferiori all'ora recuperati dagli annali idrologici rispettivamente nella tabella III-Precipitazioni di massima intensità registrate ai pluviografi e nella tabella V - Precipitazioni di notevole intensità e breve durata registrate ai pluviografi; successivamente sono state scelte le stazioni maggiormente rappresentative per singolo areale sotteso e soprattutto dotate di un

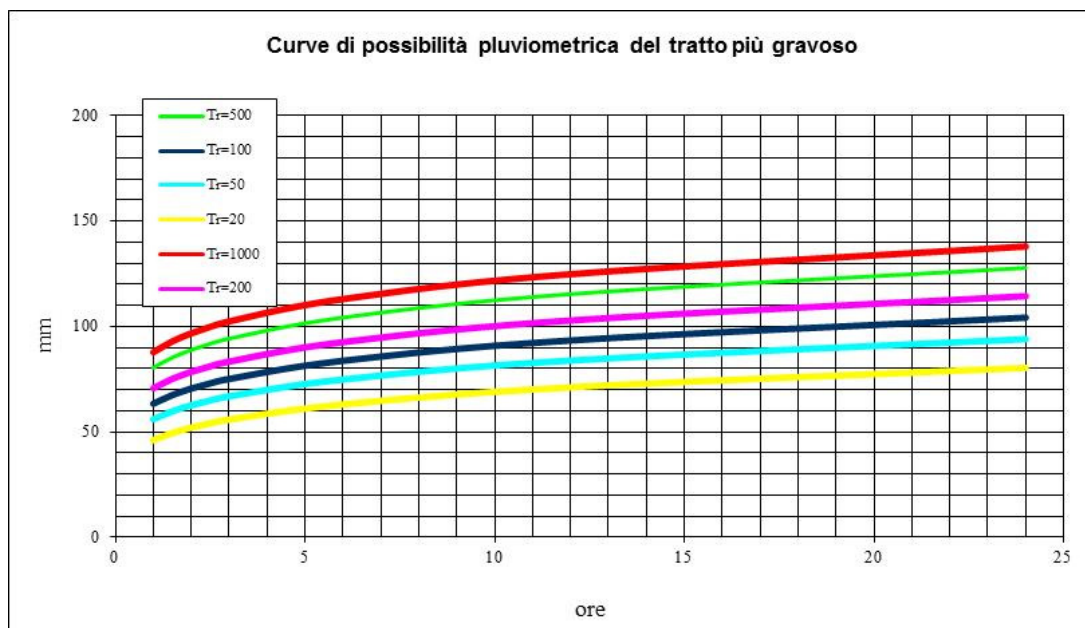
numero sufficiente di dati per determinare le curve di possibilità pluviometrica. Sono state poi determinate le curve di possibilità pluviometrica nell'intorno del corridoio autostradale, con ragguaglio all'area attraverso il metodo dei topoieti e quindi con discretizzazione su tratti di 4 km a variabilità ovest-est.

Nel caso delle stazioni pluviometriche in esame, la determinazione della relazione fra altezza (h) e durata (t) dell'evento di pioggia, in funzione del Tempo di Ritorno (TR), è stata ottenuta tramite la legge probabilistica di Gumbel, stimandone i parametri a(T) ed n(T), al fine di ottenere la curva di possibilità pluviometrica nella forma:

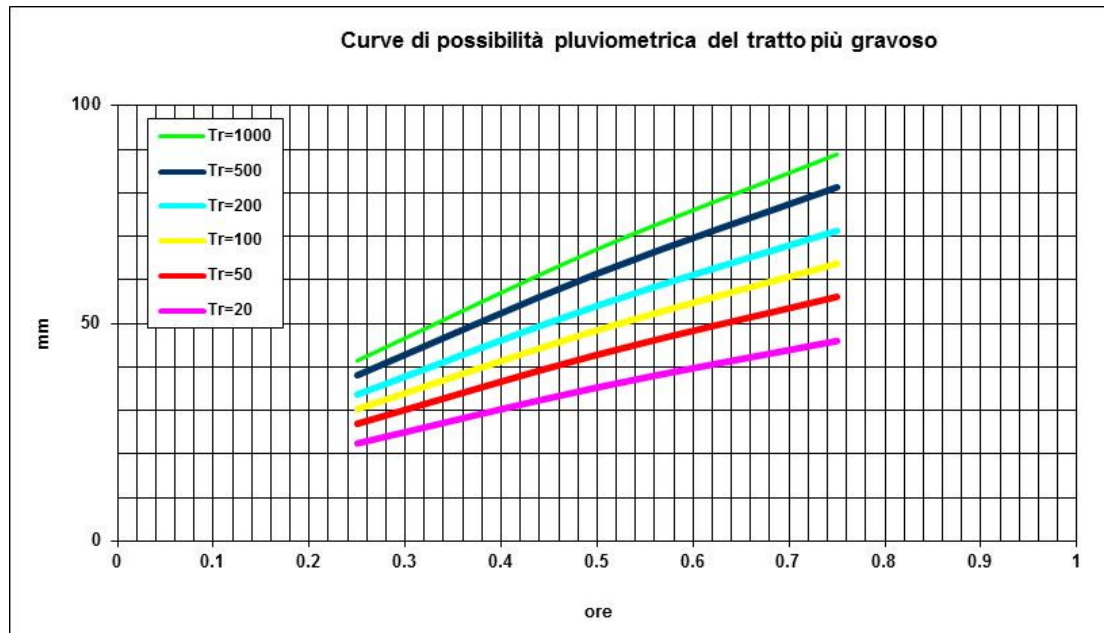
$$h = a(T)t^{n(T)}$$

Per stimare la CPP rappresentativa di ogni singolo tratto autostradale di sviluppo medio di 4 km si è proceduto nel seguente modo: per prima cosa si sono prese in esame le 3 stazioni pluviometriche prossime all'infrastruttura stradale, quindi associando ad ognuna di esse un peso, calcolato con il metodo dei poligoni di Thiessen o Topoieti, sono state ricavate le intensità di pioggia per assegnato TR all'interno di ogni singolo tratto.

Di seguito si riportano le curve di possibilità pluviometrica dei tratti più gravosi per  $1h < d < 24h$  e per  $d < 1h$ .



**FIGURA 1: LINEE SEGNALETTRICI DI POSSIBILITA' PLUVIOMETRICA NEL TRATTO PIÙ GRAVOSO 1H<D<24H**



**FIGURA 2: LINEE SEGNALETRICI DI POSSIBILITÀ PLUVIOMETRICA NEL TRATTO PIÙ GRAVOSO  $D < 1H$**

Il sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma autostradale è stato progettato considerando un tempo di ritorno **per gli eventi meteorici TR=100 anni, incrementato a TR=200 anni per i tratti in trincea**. In tutti i casi è stato garantito un congruo franco di sicurezza (vedasi elaborato 0780\_PD\_0\_000\_0WP00\_0\_WW\_RI\_01\_A) proprio in considerazione del possibile peggioramento delle condizioni climatiche.

In merito all'osservazione riguardante l'ostacolo posto dal rilevato autostradale al deflusso delle acque verso Nord, si sottolinea che la progettazione idraulica ha considerato gli effetti apportati sull'intero reticolo interferito (corsi d'acqua principali, secondari e minori), analizzando nel dettaglio ogni corso d'acqua intercettato e prevedendo per ciascuno una risoluzione concordata con l'ente gestore, di modo che il rilevato autostradale risultasse trasparente.

Da rilevare inoltre che la progettazione definitiva è stata svolta in continua collaborazione con le autorità pubbliche competenti per ogni corso d'acqua (Autorità di Bacino del fiume Po, Consorzi di Bonifica e Servizio Tecnico di Bacino Reno), le quali ben conoscono le criticità locali e hanno una visione globale delle problematiche del bacino da loro gestito.

In particolare, per quanto riguarda i corsi d'acqua artificiali principali, secondari e minori, il criterio adottato per individuare i livelli idrometrici da assumere a riferimento per la progettazione dei manufatti di attraversamento è stato quello di adottare come portata di riferimento quella massima sostenibile (Qms), determinata mediante modellazione matematica in moto permanente. È stata inoltre valutata una Qms opportunamente incrementata (del 30%, per i canali secondari) per prendere in considerazione anche i possibili futuri afflussi meteorici dovuti agli incrementi delle superfici urbanizzate ed il probabile peggioramento della frequenza delle piogge brevi e di forte intensità.

Nel caso dei canali pensili sono state impostate le verifiche anche nell'ipotesi di adeguamento arginale lungo buona parte del tratto di corso d'acqua analizzato. Le dimensioni dei manufatti di attraversamento sono state definite in accordo con quanto impartito dal Consorzio di Bonifica in sede di CDS.

Nel documento 0636\_PD\_0\_000\_0WS00\_0\_WW\_RI\_01\_A "RELAZIONE IDROLOGICA- IDRAULICA" Tabella 8-1: Elenco interferenze idrauliche suddivise per competenza territoriale e tipologia, si riporta l'elenco completo di tutti i corsi d'acqua interferiti con indicazione della risoluzione dell'interferenza. Per maggiori dettagli si rimanda ai documenti dedicati (Relazioni dedicate per ciascun corso d'acqua principale e Relazioni distinte per Consorzio competente per i corsi d'acqua secondari e minori).

Riguardo all'osservazione relativa al drenaggio delle acque superficiali in caso di precipitazioni abbondanti e di esondazioni su terreni a bassa permeabilità, si evidenzia che nell'ambito del progetto definitivo è stato previsto un sistema per garantire la continuità idraulica alle numerosissime scoline, intercettate dal tracciato autostradale, ed utilizzate dai conduttori agricoli sia per lo scolo delle acque meteoriche sia per l'invaso irriguo durante le stagioni primaverile ed estiva. Il sistema in questione prevede la realizzazione di fossi di collegamento idraulico dalle diverse dimensioni, di percorrenza principale EST/OVEST, a monte delle recinzioni dell'autostrada, collegate al reticolo minore tramite opportuni manufatti. Questi fossi raccolgono le acque dei campi che scolano verso Nord ed anche le scoline intercettate, le convogliano ad un capofosso il quale attraversa il rilevato autostradale con un tombino di adeguate dimensioni che poi si collega alla rete dei fossi adiacenti.

Infine i criteri guida di impostazione della progettualità sulla gestione delle acque drenate dalla piattaforma stradale sono stati 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 (invarianza idraulica) 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.

### RISCHIO SISMICO

Per quanto concerne le osservazioni inerenti la sismica, le osservazioni riportate trovano riscontro nella risposta alla richiesta di integrazione punto 3.1 del MATTM ed alle risposte alle osservazioni 3.1 e 3.2 formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna.

Ad integrazione di quanto suddetto, con riferimento alle "considerazioni sui fenomeni deformativi superficiali e del loro potenziale impatto sull'opera" si segnala quanto segue.

Le "dislocazioni dei terreni sia orizzontali sia verticali" non avranno effetti tangibili sulle opere in quanto:

- le opere d'arte di linea presentano fondazioni profonde (pali di fondazione) di lunghezza indicativa 20÷50 m; le locali dislocazioni del terreno di fondazione, presentando profondità limitata rispetto al piano campagna, si manifesteranno presumibilmente entro lo spessore di terreno interessato dalla realizzazione del plinto di fondazione; i pali, cui competono le caratteristiche di portanza della fondazione, risulteranno non interessati o coinvolti marginalmente dal fenomeno e, di conseguenza, non verranno alterati i requisiti di sicurezza dell'opera;
- i rilevati autostradali sono previsti con materiali stabilizzati a calce e quindi legati, con riferimento sia al corpo rilevato che al piano di posa (bonifica); la continuità sia longitudinale sia trasversale del rilevato sarà in grado di contrastare/limitare la propagazione sul piano viabile delle eventuali locali dislocazioni senza alterare significativamente i livelli prestazionali dell'opera in termini di percorribilità e sicurezza.

**ID 44.0 - ENTE NAZIONALE PROTEZIONE ANIMALE (prot. MATTM DVA-00\_2013-0007094)**

**Sintesi richiesta:** *Esprime parere sfavorevole alla realizzazione dell'autostrada adducendo motivazioni di carattere ambientale in particolare legate alla considerazione che il disturbo biologico causato dai lavori e dalla fase di esercizio dell'opera favorirebbe la dispersione delle specie selvatiche, che abbandonerebbero il territorio. Chiede che si intervenga adeguando le arterie stradali esistenti (es. Cispadana esistente) e non realizzando una nuova infrastruttura.*

**Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni argomentative.

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

In risposta alle preoccupazioni espresse e relative all'impatto acustico causato sul territorio dalla realizzazione dell'autostrada, si informa che il Progetto Definitivo è corredato di un esauriente studio acustico finalizzato all'approfondimento delle varie tematiche relative all'impatto generato dalla fase di cantiere e di esercizio dell'infrastruttura nonché volto ad individuare e dimensionare le opere di protezione acustica al fine di garantire sul territorio i limiti previsti dalla normativa vigente.

Il dimensionamento delle protezioni antifoniche è stato condotto a valle di sopralluoghi ed analisi in campo volti a censire e classificare, in accordo alla normativa vigente, tutti i ricettori impattati dall'infrastruttura ed a valutare la situazione acustica Ante-Operam sulla base di rilievi fonometrici.

L'adozione di opportuni interventi di mitigazione, compiutamente descritti nell'elaborato 3628\_PD\_0\_000\_0MA00\_0\_AC\_RG\_01\_A e localizzati nelle planimetrie 3738\_PD\_0\_000\_0MA00\_0\_AC\_PM\_01\_A -14 A, ha infine garantito, per tutti i ricettori impattati dall'infrastruttura in progetto, l'abbattimento dell'impatto ed il rientro nei limiti di rumorosità previsti da Legge.

Si informa inoltre che per le protezioni antifoniche autostradali è stata adottata una soluzione architettonica e strutturale non solo efficace rispetto l'obiettivo di protezione dell'ambiente e delle comunità di ricettori esposti al rumore generato dal traffico autostradale, ma altresì attenta al rispetto delle attuali condizioni di percezione del territorio e qualità del paesaggio, aspetto quest'ultimo attentamente valutato al fine di rendere possibile un corretto inserimento dell'infrastruttura in progetto nel territorio.

Le analisi condotte relative alla valutazione dell'impatto dell'infrastruttura sul paesaggio e gli interventi mitigativi predisposti sono riportati nella relazione 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A ed evidenti negli elaborati grafici dello SIA e del PD.

Nello specifico, in riferimento alla componente faunistica, la caratterizzazione dello stato di fatto operata nell'elaborato 6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A *Quadro di riferimento ambientale –Stato di fatto Relazione 2/3* a cui si rimanda per eventuali approfondimenti, ha interessato un intorno d'influenza di 1000 m per parte rispetto all'asse autostradale di progetto, per l'individuazione dei principali popolamenti faunistici direttamente interferiti in relazione alla connettività ecologica (individuazione di province zoogeografiche), per un totale di quasi 16.000 ha di area di studio.

E' stata eseguita un'analisi bibliografico-descrittiva a scala vasta per la caratterizzazione dei popolamenti faunistici e l'individuazione dei flussi di dispersione ed una quantificazione del valore faunistico territoriale attraverso il calcolo dell'indice faunistico cenotico medio (IFm - Santolini et al. 2002) applicato alla classe degli uccelli (indicatore di tutte le esigenze delle zoocenosi).

I risultati dell'indagine hanno comportato la quantificazione dell'IFm con approccio indiretto attraverso tre fasi:

- compilazione dell'elenco delle specie di uccelli nidificanti, sedentari o svernanti presenti nell'area di studio (107 numero totale di specie considerate);
- definizione degli habitat potenziali delle singole specie;
- inserimento di ciascuna specie nella/e tipologia/e ambientale/i che frequenta di preferenza (alimentazione, riposo e riproduzione).

In relazione alla componente ecosistemica, l'analisi ha interessato un intorno d'influenza di 1000 m per parte rispetto all'asse autostradale di progetto per l'individuazione dei principali ecosistemi direttamente interferiti in relazione alla presunta valenza naturale, per un totale di quasi 16.000 ha di area di studio.

La metodologia applicata ha consentito:

- l'interpretazione delle classi di uso del suolo (secondo la metodologia Corine Land-Cover);
- la quantificazione delle superfici raggruppate sia per classi d'uso che per macro-categorie (ecosistema naturale e/o seminaturale, agroecosistema, ecosistema urbano).
- specifici approfondimenti per gli elementi di maggior valore naturalistico-ambientale, volti a definirne il livello di funzionalità (applicazione dell'indice di funzionalità fluviale IFF) o il valore ambientale (rilievo dei parametri morfologici e naturali).

I parametri di valutazione dei potenziali impatti indotti dalla realizzazione dell'opera sia in fase di cantiere che di esercizio hanno considerato l'interferenza potenziale rispetto a specie sinantropiche, delle aree aperte e agricole e dei sistemi naturali e semi-naturali, e rispetto alle varie tipologie di ecosistemi riscontrate e ad elementi della rete ecologica.

Le mitigazioni per la fauna terrestre sono state progettate nello specifico sulla base del contesto zoogeografico che ha consentito di individuare le tipologie presenti e i flussi di dispersione. In particolare, il progetto autostradale prevede la creazione sia di **punti di permeabilità ecologica**, ossia soluzioni progettuali che per le caratteristiche strutturali (ponti e viadotti) risultano bio-permeabili, sia **interventi diretti di de-frammentazione e riconnessione ecologica**, attuati attraverso il posizionamento di manufatti scatolari ad uso esclusivo per la fauna terrestre.

Le diverse **tipologie di passaggio per la fauna sono state progettate 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)).

Il progetto definitivo ha dimensionato **71 passaggi "dedicati"** per la fauna terrestre, ad una **distanza media** di soli **900 metri**.

**ID 45.0 - SIG. MICHELA ALBERGHINI, MARISA BONZAGHI, GIULIANO LODI, REMO BELLESIA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0005923, DVA-00\_2013-0005925, DVA-00\_2013-0005928)**

**Sintesi richiesta:** *Esprimono giudizio negativo sulla costruzione dell'opera motivandolo con considerazioni ambientali inerenti gli impatti su aria, acqua, rumore e suolo, chiedono che la Commissione Ministeriale VIA, prima di prendere decisioni, svolga incontri sul territorio con le popolazioni dove sono preseti le maggiori criticità, in particolare presso San Carlo e Sant'Agostino.*

**Risposta:**

Come indicato nella risposta al parere ID 44.0, le motivazioni che hanno condotto alla scelta di realizzare l'Autostrada Regionale Cispadana sono da individuarsi nelle valutazioni strategiche effettuate dalla Regione Emilia Romagna riportate nel PRITT 1998-2010 e nello studio di Fattibilità eseguito nel 2006.

Gli impatti causati dall'autostrada e dalle relative opere connesse (viabilità di collegamento e adduzione) sono stati attentamente valutati e opportunamente mitigati all'interno dello SIA. Specificatamente nel documento 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A sono trattati gli impatti e le relative mitigazioni delle seguenti componenti:

- clima e l'atmosfera
- rumore
- vibrazioni
- suolo e sottosuolo
- acque superficiali
- acque sotterranee
- vegetazione e flora
- fauna
- ecosistemi
- sistema agroalimentare
- paesaggio e patrimonio storico culturale
- archeologia
- salute e benessere dell' uomo
- sistema socio-economico

Al fine di identificare la configurazione plano-altimetrica di minor impatto tra quelle proposte nello SIA, per ognuna delle alternativa individuate è stata condotta un'attenta analisi che ha investigato tutte le componenti ambientali sopra riportate; le valutazioni svolte e le conclusioni dedotte sono riportate nell'elaborato 6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A.

Si precisa infine che l'Appendice I dello SIA, relativa allo Studio di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto.

Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) opera una revisione della letteratura scientifica mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, propone una stima delle ricadute che l'opera, sia in fase di costruzione che di esercizio, determina sulla salute pubblica e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

## **ID 46.1 - 46.2 - SIG. REMO BELLESIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029741)**

**Sintesi richiesta:** *Auspica la predisposizione di un progetto alternativo all'autostrada di minore impatto ambientale (es. strada a scorrimento veloce o linea ferroviaria). Chiede la redazione di una V.I.S. in base alle Norme Comunitarie. Ritiene critica la non realizzazione della Variante sud al Comune di Rolo a suo dire da ricomprendere nella progettazione della Cispadana per un accordo scritto tra il Sindaco del Comune di Rolo ed il Presidente della RER.*

### **Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni argomentative.

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT

1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

Si precisa infine che l'Appendice I dello SIA, relativa allo Studio di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto.

Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) opera una revisione della letteratura scientifica mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, propone una stima delle ricadute che l'opera, sia in fase di costruzione che di esercizio, determina sulla salute pubblica e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

In merito alla richiesta di prevedere una variante a sud di Rolo, si segnala che tale nota era già stata formulata dal Comune di Rolo in sede di Conferenza di Servizi Preliminare (si veda la relazione di ottemperanza, punto 1 della scheda 55.1); il Presidente della Conferenza escludeva tale opera dal progetto di Cispadana assegnando essa ad appositi canali di finanziamento regionali, a meno che lo studio di traffico del Progetto Definitivo non evidenziasse la necessità di realizzare tale opera a causa di maggiori volumi di traffico portati da Cispadana al centro di Rolo. Nella risposta del punto 55.1 della relazione di ottemperanza viene illustrato come la realizzazione di Autostrada Cispadana porti ad una diminuzione dei veicoli attraversanti il centro di Rolo (differenza progettuale/programmatico).

**ID 47.1 - 47.5 - GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00\_2013-0006608)**

**Sintesi richiesta:** *Chiedono di spiegare in che modo il progetto possa contribuire alla riduzione delle emissioni e al riequilibrio tra "gomma e ferro" stabiliti come obiettivi del PRIT '98 e ribaditi nel documento preliminare del PRIT 2010. Ritengono che il confronto con l' "Opzione zero" dovrebbe comprendere anche una comparazione tra l'autostrada ed altri tipi di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e mezzi. Chiedono di esplicitare in quali termini e con quali obiettivi misurabili (mitigazioni, compensazioni, ecc.) la gestione dell'autostrada potrà contribuire ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico e dei gas serra. Chiedono di valutare gli effetti sulla salute pubblica in termini di esposizione al rischio e di confrontare l'opzione autostrada con un'opzione zero comprensiva delle molteplici misure realizzabili per la riduzione della domanda di mobilità su gomma. Ritengono non sufficienti le alternative di tracciato predisposte nello SIA e chiedono di valutare anche alternative tecnologiche (es. ferrovia).*

**Risposta:**

## PUNTI 1 E 2

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni argomentative di cui ai seguenti Capitoli:

## A.1. PRESENTAZIONE INTRODUTTIVA DEL PROGETTO

A.1.1. Descrizione sintetica introduttiva del progetto: natura dell'opera, motivazioni e quadro complessivo degli obiettivi

A.1.1.1 Obiettivi del progetto rispetto alle strategie comunitarie e nazionali

A.1.1.2 Obiettivi del progetto alla scala regionale e locale

## A.2. ANALISI DEL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEL TRACCIATO

A.2.1. Storia del progetto e iter approvativo del progetto preliminare

A.2.1.1 Programmazione PRIT'98 e Studio di Fattibilità

A.2.1.2 Iter di affidamento della Concessione

A.2.1.3 Iter di approvazione del Progetto Preliminare comprensivo della Conferenza di Servizi Preliminare integrata con il procedimento di definizione dei contenuti del SIA

A.2.2. Descrizione delle differenti configurazioni di progetto valutate nello Studio di Impatto Ambientale



#### A.2.2.1 "Opzione zero"

#### A.2.2.2 Descrizione sintetica della alternative di progetto studiate

#### A.2.2.3 Descrizione sintetica della configurazione del progetto definitivo oggetto di Studio di Impatto Ambientale

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010-2020.

Lo Studio di Fattibilità Ambientale redatto da ERVET nel 2006 per conto della Regione Emilia Romagna ha consentito di verificare la sostenibilità trasportistica, ambientale e finanziaria dell'asse viario Cispadano nella configurazione geometrica e funzionale afferente ad una viabilità extraurbana autostradale di tipo "A" (doppia carreggiata, ciascuna caratterizzata da due corsie di marcia e corsia di emergenza), e la relativa preferibilità della stessa rispetto alla più elementare funzione di viabilità extraurbana secondaria (carreggiata singola, ovvero unica corsia per senso di marcia e banchina laterale).

La verifica operata nel contesto dello Studio di Fattibilità (SF), circa la possibilità di realizzare l'asse viario Cispadano con caratteristiche di autostrada ha consentito di dare attuazione ad uno specifico obiettivo prioritario del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT'98-2010), successivamente assunto anche dal nuovo PRIT 2010-2020 in fase di adozione.

Si sottolinea inoltre che la VAS<sup>3</sup> (Valutazione Ambientale Strategica) del nuovo PRIT 2010-2020, nel caso specifico dell'Autostrada Regionale Cispadana, è stata sviluppata sulla base dell'omologa valutazione operata nell'ambito dello Studio di Fattibilità 2006, richiamato dalla Relazione Generale del piano stesso (paragrafo 3.3 Interventi realizzati o in corso di realizzazione sulla Grande Rete). In sede di Studio di Fattibilità infatti si è operato in termini di Valutazione Ambientale Integrata, ovvero di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), così come definita dalla normativa regionale (L.R. 20/2000 e ss. mm. e ii.), il cui processo sistematico di valutazione risulta del tutto analogo ad una Valutazione Ambientale Strategica (VAS), procedura di valutazione propria dei piani e dei programmi, introdotta nella normativa nazionale dal D.Lgs 4/2008.

---

<sup>3</sup> Il Rapporto Ambientale del Documento di Valsat redatto per il nuovo PRIT 2010-2020 applica una metodologia di valutazione degli effetti del piano riferita a categorie di attività ambientali rilevanti (strade, ferrovie, aeroporti ecc), senza scendere nel dettaglio degli effetti ascrivibili alla singola infrastruttura programmata. Tra di esse, l'Autostrada Regionale Cispadana è l'unica a beneficiare dei contenuti di approfondimento di uno Studio di Fattibilità, che ha consentito di valutare puntualmente i potenziali effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera nei confronti delle principali componenti ambientali prese in esame, nonché i costi e benefici economici complessivi connessi, l'efficienza trasportistica e la coerenza nel contesto degli strumenti programmatori e di pianificazione territoriale e di settore.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

Si sottolinea inoltre che il progetto risponde inoltre a specifici obiettivi e strategie a scala comunitaria, nazionale, regionale e locale.

A scala comunitaria e nazionale, Il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea indica i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN, Trans european network).

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);
- dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);
- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova–Novara–Sempione;
- i porti italiani beneficeranno, di due "autostrade del mare" quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.
- inoltre, nella seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, prevede l'aggancio a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

La Regione Emilia-Romagna ha un evidente interesse per la realizzazione del corridoio 5 che innestandosi con il Corridoio adriatico consente il collegamento verso la Slovenia e le regioni centro-orientali dell'Europa; c'è, inoltre, un interesse ancora più diretto per le potenzialità di relazione con l'area di trasporto del mare Adriatico-Egeo.

Nei futuri processi di integrazione est-ovest in Europa, è essenziale per l'Emilia-Romagna una prospettiva di integrazione nord-est/sud-ovest che interessi, da una parte, la Slovenia, l'area Danubiana ed il nord Europa (Vienna-Bratislava-Budapest-Danzica-Riga) attraverso la realizzazione del «Corridoio Baltico-Adriatico» e, d'altra parte, il Triveneto e la Lombardia, evitando che si manifestino in prevalenza integrazioni orizzontali lungo corridoi di traffico che, nel centro-sud Europa, verrebbero a transitare a nord delle Alpi.

Da tali considerazioni è possibile comprendere il ruolo strategico che potrà essere assunto dell'Autostrada Regionale Cispadana, nel disegno complessivo della "Grande Rete" regionale. Ciò in ragione:

- della prevalente giacitura ovest-est che ne caratterizza lo sviluppo planimetrico;
- delle importanti potenzialità intermodali che la nuova funzione autostradale consentirà di attivare anche rispetto all'implementazioni delle molteplici offerte di mobilità e di servizi di area vasta, quali: i sistemi di trasporto ferroviario, aeroportuale e portuale.

La nuova mobilità di persone e merci afferente all'infrastruttura di progetto potrà trovare un efficiente quadro di relazioni nel più ampio sistema regionale dell'offerta differenziata ed intermodale dei trasporti, della logistica e dei servizi; essa, inoltre, potrà concorrere attivamente, in modo sinergico ed integrato con altre infrastrutture attive nel territorio regionale, al conseguimento degli obiettivi comunitari programmati per la sicurezza complessiva dei trasporti, per l'ambiente, per la salute umana e per la qualità della vita.

A scala regionale e locale inoltre, I principali obiettivi specifici posti alla base della realizzazione dell'opera sono:

- ✓ **contribuire alla rivitalizzazione economica dell'area sub-orientale della regione**, il cui territorio è caratterizzato, rispetto al modello dell'Emilia Centrale, dall'intreccio fra la persistenza di aspetti di marginalità rurale e il mancato decollo di un sistema di industrializzazione autonomo nei poli che rappresentano il principale riferimento dell'area: i distretti specialistici insediati nei comuni dell'area nord del modenese, la zona industriale di Ferrara e la zona industriale e portuale di Ravenna. Una nuova infrastruttura autostradale, che collega direttamente l'area sub-orientale con l'Emilia Centrale e da lì verso le grandi direttrici del traffico verso nord e nord-ovest, potrà portare benefici effetti in termini di abbattimento dei costi di trasporto su gomma di merci e persone da e verso le aree industriali dell'area sub-orientale, con una ricaduta positiva in termini di attrattività sulle imprese in cerca di nuovi siti produttivi;
- ✓ **creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso**, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili);
- ✓ **rendere più veloci i flussi di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna** che, in seguito alle politiche europee, si colloca in una posizione strategica all'interno del "Corridoio adriatico". La realizzazione della Cispadana, permettendo ai flussi merci di bypassare il nodo bolognese, potrebbe rendere più competitivo il trasporto merci via mare attraverso il sistema portuale ravennate;

- ✓ **migliorare l'accessibilità dei flussi turistici** verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;
- ✓ **rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese**, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese, favorendo, come previsto anche dalle scelte programmatiche del nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), la rilocalizzazione di attività produttive dalle zone di insediamento manifatturiero della via Emilia, oltre che da alcune aree del nord-est;
- ✓ contribuire al **miglioramento della connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord della Provincia di Modena**, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla delocalizzazione produttiva di alcune multinazionali estere. La nuova Autostrada Regionale Cispadana potrebbe sostenere in modo significativo l'inserimento dell'intera area in una rete di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale;
- ✓ **ottimizzare la connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord delle Province di Parma e Reggio Emilia, rispetto alla nuova Autostrada Regionale Cispadana** e più in generale rispetto al corridoio cispadano, al fine di consolidare un efficiente sistema di mobilità e di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale.

L'autostrada Cispadana, inoltre, in ragione delle molteplici opere viabilistiche complementari di cui consentirà la contestuale attuazione, potrà evolvere da "funzione unicamente autostradale", ad un ruolo territoriale di ben maggiore significatività, ascrivibile a tutti gli effetti a "sistema autostradale integrato".

L'Autostrada Regionale Cispadana, in quanto "arco strategico" di un sistema trasportistico di valenza interregionale, consentirà, inoltre, mediante la saldatura di viabilità aventi livelli di servizio eterogenei ma che potranno acquisire nel tempo un'omogeneizzazione funzionale (basti pensare all'imminente avvio del procedimento per la trasformazione ad autostrada della superstrada Ferrara – P.to Garibaldi), l'attuazione di un nuovo corridoio viabilistico, privo di soluzione di continuità, in grado di offrire un collegamento diretto tra i territori tirrenici ed adriatici e le relative realtà produttive, insediative, economiche, sociali e culturali.

### PUNTO 3

L'elaborato 6290\_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* (capitolo E.3.1 a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) stima le emissioni in atmosfera legate alle fasi di cantiere e di esercizio dell'opera ed in relazione a diversi scenari emissivi, conclude che gli impatti derivanti dall'esercizio di tutti e cinque i tratti di infrastruttura analizzati siano bassi, in ragione del fatto che in termini assoluti i valori di qualità dell'aria anche considerando il contributo dell'opera rimangono sempre ampiamente entro i limiti di legge preposti. Le concentrazioni al suolo stimate nello studio sono poco significative e non producono un impatto rilevante.

In capitolo E.4.2.1 inoltre descrive gli interventi finalizzati alla mitigazione delle azioni derivanti dalla costruzione e dall'esercizio della nuova infrastruttura autostradale per la componente ambientale in esame.

#### PUNTO 4

Nel contesto della documentazione ambientale integrata redatta a corredo del Progetto Definitivo si inserisce la Valutazione di Impatto Sanitario (elaborato 6433\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_10\_A Appendice I dello SIA a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) che propone analisi dettagliate sulla stima della ricaduta dell'opera sulla salute pubblica, in relazione alla dispersione di inquinanti in atmosfera, all'esposizione a rumore e vibrazioni, ad emissioni in ambiente urbani, al rischio allergologico, all'incidentalità da traffico autostradale.

Si sottolinea inoltre che un'analisi di questo tipo presuppone anche la valutazione del benessere derivante dall'esercizio dell'opera, che risulta correlato a diversi determinanti, come riscontrabile nell'ampia bibliografia fornita, tra cui il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di cura e la promozione della salute.

#### PUNTO 5

Lo SIA, coerentemente con quanto disposto dal comma 2 dell'art.22 del D.lgs 152/2006 e ss. mm. e ii., è stato predisposto secondo le indicazioni di cui all'Allegato VII e nel rispetto degli esiti della fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale" ex art. 21 del D.lgs 152/06 e ss. mm. e ii.", attivata presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), ha emesso, in relazione alla suddetta istanza ministeriale, il relativo "Parere n. 759 del 21.06.2011". Tale disposto è stato trasmesso dal MATTM, con nota Prot. N° DVA-2011-0016939, del 13 luglio 2011. Si precisa, altresì, che nell'ambito della stessa procedura è confluita l'istruttoria tecnica operata dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, di cui alla relativa nota PG.2011.0124243 del 18.05.2011; tale istruttoria è stata sviluppata sulla medesima documentazione valutata in sede ministeriale dalla CTVIA.

Tale procedura è stata istruita sulla base di una precisa documentazione tecnica ed ambientale, che si ritiene opportuno riepilogare, e più precisamente:

- progetto preliminare;
- studio preliminare ambientale;
- piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale.

Proprio nell'ambito del "piano di lavoro" sono stati definiti: metodologie, contenuti e relativo grado di approfondimento anche in relazione alla sezione dello SIA afferente alla progettazione delle alternative di tracciato. Di tale sezione, nel Piano di Lavoro, si è dato riscontro sia della scelta di svilupparne la relativa trattazione nell'ambito di uno specifico allegato al Quadro di Riferimento Progettuale (Allegato B -

Descrizione delle alternative di progetto per la definizione del tracciato), sia dei contenuti e relativo grado di approfondimento sviluppati per i progetti delle differenti alternative di tracciato, riportando per ciascuna di esse l'elencazione analitica degli argomenti affrontati anche nell'ambito dei contributi relazionali che introducono le rispettive sezioni grafiche.

La documentazione progettuale sviluppata in quella sede, risulta coerente in termini metodologici sia con il Piano di Lavoro valutato dalla CTVIA e dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, sia con i risultati acquisiti durante l'ulteriore percorso di ottimizzazione e condivisione delle scelte progettuali operato, con le amministrazioni comunali interessate dalle alternative di progetto, nella fase di redazione del livello definitivo della progettazione.

Tale percorso ha consentito di sviluppare una progettazione organica ed integrata rispetto alle aspettative delle amministrazioni locali, superando, in alcuni casi, il concetto di mera ottemperanza al quadro complessivo delle indicazioni prescrittive di cui al verbale conclusivo della Conferenza di Servizi Preliminare<sup>4</sup>, in luogo di una piena condivisione delle scelte progettuali.

Un esempio paradigmatico di tale condivisione è possibile riscontrarlo nell'ambito del tratto autostradale di modesto sviluppo, afferente al territorio comunale di San Possidonio (MO), ove l'amministrazione comunale chiedeva di valutare, a parità di configurazione planimetrica del corpo autostradale, due differenti morfologie altimetriche: rilevato a raso e trincea.

In questo specifico contesto è stato possibile raggiungere, infatti, un "accordo territoriale" con la stessa Amministrazione Comunale di San Possidonio e la Regione, adottando per tale tratto una configurazione del corpo autostradale in trincea, per un'estensione di lunghezza limitata a circa 524 m, ed altresì mantenere il sedime della viabilità della SP 11 nella sede storica, mediante l'adozione di un cavalcavia di altezza limitata rispetto alle quote del piano campagna.

Tale accordo ha consentito di valutare un'unica configurazione plano-altimetrica del tracciato autostradale nel tratto afferente al comune di San Possidonio, limitando la valutazione delle alternative ai tratti di cui alla seguente tabella riepilogativa, e più precisamente:

N°	ALLEGATO	DESCRIZIONE	NOME ALTERNATIVA
1	<b>B1</b>	Soluzioni plano-altimetriche alternative del tratto autostradale ricadente presso il Caseificio Razionale Novese in Comune di Novi di Modena	<b>A1a-1</b>
2			<b>A1a-2</b>
3			<b>A1b-1</b>
4			<b>A1b-2</b>
5	<b>B2</b>	Soluzioni plano-altimetriche alternative del tratto autostradale ricadente presso l'attraversamento del Panaro ed il sistema dei terreni delle Partecipanze, nel Comune di Cento	<b>C2a</b>
6			<b>C2b</b>

<sup>4</sup> Con decreto del Presidente della Regione Emilia Romagna n. 288 in data 29.12.2010 è stata indetta la Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto preliminare ex art 14 bis, legge n. 241/1990, convocata in prima seduta il giorno 28 Gennaio 2011, con nota del 29.12.2010 prot. n. 323019 e conclusasi con la terza seduta dei giorni 18 e 19 Maggio 2011.

N°	ALLEGATO	DESCRIZIONE	NOME ALTERNATIVA
7	B3	Soluzioni plano-altimetriche alternative del tratto autostradale ricadente presso i Comuni di S.Agostino, Poggio Renatico e Mirabello	Da
8			Db
9			Dd

ELENCO DEGLI AMBITI INFRASTRUTTURALI OGGETTO DI VARIANTE PLANO-ALTIMETRICA

## ID 47.6 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00\_2013-0006608)

**Sintesi richiesta:** *Notano che nella Sintesi non Tecnica dello SIA non compare mai la parola "biodiversità" quando questo aspetto è considerato tra i principali da indagare nella normativa nazionale; chiedono di integrare lo studio in tal senso.*

**Risposta:**

Nel contesto delle analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale, di cui si è operata un'opportuna sintesi nell'elaborato 6431\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_09\_A Sintesi dello S.I.A in linguaggio non tecnico, a cui si rimanda per eventuali approfondimenti, il tema della biodiversità è stato declinato, per ottimizzare l'efficacia e la specificità delle analisi, nelle tre componenti ambientali che ne concorrono alla definizione, ovvero "vegetazione e flora", "fauna" ed "ecosistemi".

Con particolare riferimento al documento di sintesi non tecnica, così come richiesto dalla presente osservazione, il tema della biodiversità (vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi) è stato sintetizzato nei seguenti capitoli:

- F.6.8: sintesi dello stato di fatto
- F.7.7, F.7.8, F.7.9: descrizione degli impatti dell'opera
- F.8.6: descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale
- F.9.6, F.9.7: descrizione del Piano di monitoraggio ambientale (PMA)

## ID 47.7 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00\_2013-0006608)

**Sintesi richiesta:** *Ritengono non sufficienti le compensazioni predisposte per il ripristino dei collegamenti ecologici presenti sul territorio in particolare presso il fiume Panaro e Secchia.*

**Risposta:**

La funzionalità ecologica dei corridoi ecologici e degli elementi che concorrono alla definizione della rete ecologica sono stati valutati nell'elaborato 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" al par. E.3.9.1. Anche nella matrice di valutazione effettuata con il metodo Bresso modificato è stata riportata la specifica voce "Interferenza con elementi della rete ecologica" rispetto alle lavorazioni di cantiere.

Tutti i corridoi ecologici interferiti sono stati oggetto di potenziamento degli interventi di mitigazione ambientale, tramite la messa a dimora di elementi vegetazionali a carattere lineare e/o areale, con la funzione di ricucire la rete ecologica nei punti di interferenza con il tracciato autostradale e garantirne quindi la continuità ad una scala territoriale più ampia.

Le aree di collegamento ecologico fluviale afferenti ai Fiumi Secchia e Panaro sono evidenziate nella cartografia di Studio di Impatto Ambientale, tavole 6198\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_CX\_01\_A, 6199\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_CX\_02\_A, 6200\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_CX\_03\_A *Carta della Rete Ecologica*.

Non si evidenzia tuttavia l'interferenza del tracciato autostradale di progetto con l'Area di collegamento ecologico trasversale valli della bassa reggiana e modenese.

In corrispondenza del Fiume Secchia, gli interventi integrati di mitigazione ambientale e di armonizzazione paesaggistica previsti nell'area oggetto di tutela risultano: l'introduzione di arbusteto plurispecifico (N-3) e bosco plurispecifico (N-4) e di filari arboreo arbustivi (P-1) e filari arbustivi (P-2) di mascheramento dell'infrastruttura (P-2). Inoltre, in prevalenza sulla sponda est, è prevista l'introduzione di boschi (I-1) e arbusteti (I-2) aventi la funzione di filtro per gli inquinanti presenti in atmosfera. E' stata inserita una barriera antifonica bidimensionale (ABA08) mista fonoisolante-fonoassorbente con funzione di mitigazione acustica. Per consentire il mantenimento della permeabilità faunistica sono stati infine previsti due passaggi per gli animali (PF).





**PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI INTEGRATI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E ARMONIZZAZIONE PAESAGGISTICA**

Di seguito si riportano lo stato attuale e la simulazione di progetto.



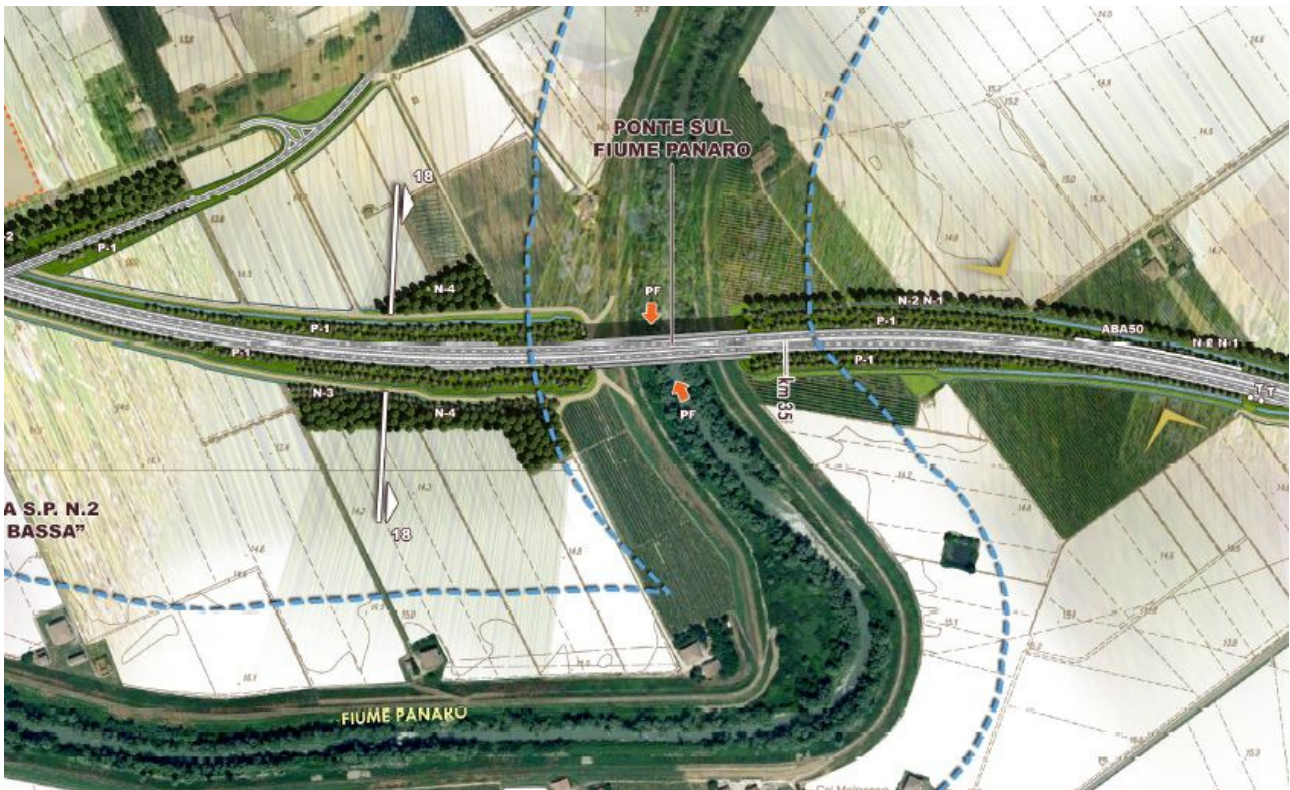
**PARCO INTERCOMUNALE DI CONCORDIA - SAN POSSIDONIO : STATO DI FATTO**



#### PARCO INTERCOMUNALE DI CONCORDIA-SAN POSSIDONIO – FOTOINSERIMENTO DEL PROGETTO

In relazione al Fiume Panaro invece, gli interventi integrati di mitigazione ambientale e di armonizzazione paesaggistica previsti nell'area oggetto di tutela risultano: introduzione di filari arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura (P-1), inserimento di siepi arbustive plurispecifiche (N-1), di siepi arboreo-arbustive di riconnessione ecologica (N-2) e di aree a bosco plurispecifico (N-4).

Sono inoltre previsti due punti di permeabilità faunistica (PF).



**PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI INTEGRATI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E ARMONIZZAZIONE PAESAGGISTICA**

Di seguito vengono riportate le immagini riguardanti lo stato di fatto e la simulazione di progetto.



**STATO DI FATTO**



**FOTOINSERIMENTO DEL PROGETTO**

**ID 47.8 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00\_2013-0006608)**

**Sintesi richiesta:** *Sostengono che nella Sintesi non tecnica dello SIA non sono riportati dati che consentano una valutazione quantitativa e qualitativa degli interventi di mitigazione/compensazione predisposti ed in particolare non sono riportate le superfici complessive previste ed il costo complessivo a carico del Proponente.*

**Risposta:**

All'interno della Sintesi non tecnica è possibile desumere i dati quantitativi relativi agli interventi di mitigazione/compensazione ambientale (superfici interventi di afforestazione, estensione barriere acustiche, bacini di laminazione, estensione nuovi percorsi ciclabili, progetti obiettivo, ecc..), in corrispondenza dei seguenti punti:

- Cap. F.13.3 "Quali sono i principali numeri del progetto"
- Allegati grafici alla relazione: sezione 2.1 (tavv. 1 – 12)

Si precisa infine che la sintesi non tecnica è un documento divulgativo che ha la finalità di riassumere con terminologia accessibile a tutti, i contenuti tecnici e scientifici presenti all'interno dell'intera documentazione dello SIA. Per tale ragione si è ritenuto corretto, pur riportando nella sintesi stessa i principali macro numeri riassuntivi, domiciliare tutte le tabelle contenenti dati quantitativi di dettaglio relativi agli interventi di mitigazione, nelle relative sezioni dei quadri di riferimento dello studio di impatto ambientale.

**ID 47.9 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00\_2013-0006608)**

**Sintesi richiesta:** *Ritengono che lo SIA non valuti l'entità dell'alterazione dei servizi ecosistemici oggi resi dal suolo libero e dalle porzioni di territorio occupata da formazioni naturali o seminaturali.*

**Risposta:**

Nel contesto delle analisi svolte nello Studio di Impatto Ambientale, sono stati valutati gli impatti sulla componente ecosistemi sia in riferimento alle alternative piano – altimetriche studiate (vedasi elaborato 6289\_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, paragrafi E.2.1.9, E.2.2.9, E.2.3.9 a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) sia in relazione alla configurazione di tracciato prescelta, in fase di cantiere ed esercizio (elaborato 6290\_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, paragrafo E.3.9 a cui si rimanda per eventuali approfondimenti). Si sottolinea inoltre che gli stessi elaborati

valutano gli impatti determinati sui maceri (censiti puntualmente nell'elaborato 6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A *Quadro di riferimento ambientale – Stato di fatto Relazione 2/3*, paragrafo D.9.3.1 a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) nel contesto delle analisi condotte in riferimento alla componente acque superficiali (vedasi elaborato 6289\_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*, paragrafi E.2.1.5, E.2.2.5, E.2.3.5 ed elaborato 6290\_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*, paragrafo E.3.5 a cui si rimanda per eventuali approfondimenti).

Il censimento dei maceri (eseguito nel 2011 in periodo estivo ed autunnale), è stato condotto su un'area buffer di 1000 m per lato rispetto all'asse autostradale, complessivamente pertanto si sono visitate e raccolte informazioni per una fascia di 2000 m. Tale censimento seppur condotto con finalità idrologiche e idrauliche, riporta numerosi dati puntuali relativi alle caratteristiche ambientali di queste zone umide che ne consentono una caratterizzazione naturalistica-ambientale basata sulla vocazionalità ad ospitare biocenosi naturali e/o seminaturali. La scheda di censimento comprende le seguenti voci:

- la codifica, cioè l'assegnazione di un *codice* univoco per ogni macero;
- la data del rilievo per disporre di un riferimento temporale del censimento;
- la proprietà, per sapere se la proprietà è privata o pubblica;
- l'ubicazione, sia a grande scala (Località, Comune, Provincia) che puntuale (Progressiva ettometrica e coordinate Gauss-Boaga riferite al Fuso Ovest con Datum WGS84);
- caratteristiche idrografiche che riportano le dimensioni dell'invaso, l'area, la presenza d'acqua e l'uso. In alcuni casi sia la presenza d'acqua sia l'uso sono riferiti al momento del sopralluogo ma possono variare con la stagione;
- caratteristiche morfologiche che riportano la presenza di eventuali fenomeni erosivi nonché la presenza di opere di difesa e protezione delle sponde;
- caratteristiche ambientali che rappresentano il dato maggiormente importante del macero per il quale si sono raccolte più informazioni specifiche nonostante il censimento non avesse obiettivi di carattere naturalistico pertanto le informazioni raccolte sono di carattere generale e talvolta non esaustive; esse comprendono la individuazione/caratterizzazione (dove possibile) di: vegetazione acquatica, vegetazione spondale, vegetazione riparia, presenza di pesci, anfibi, uccelli e mammiferi nonché una breve descrizione del territorio circostante entro cui si inserisce il macero;
- stato del luogo: in termini qualitativi si è definito un livello di qualità ambientale organizzato in ottimo, buono, discreto, e scadente;
- note, cioè tutte le informazioni che si conoscono, non ricollegabili alle voci precedenti;
- rilievo fotografico per ogni macero visitato sono state scattate alcune fotografie.

Si sottolinea infine, come all'interno delle matrici di valutazione, il tema del consumo di suolo, legato alla realizzazione dell'infrastruttura, sia stato approfonditamente indagato, in quanto ne è stato declinato l'impatto

in relazione a diversi aspetti ambientali: il consumo di risorse, l'alterazione morfologica e paesaggistica dei luoghi, la sottrazione di habitat e la frammentazione di ecosistemi e la perdita di suolo agrario.

## **ID 47.10 GRUPPO ASSEMBLEARE SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTA' (prot. MATTM DVA-00\_2013-0006608)**

**Sintesi richiesta:** *Notano che lo SIA, redatto antecedentemente gli eventi sismici accorsi nel Maggio 2012, non ha tenuto in conto di questi ultimi e degli impatti causati al territorio. Chiedono approfondimento del rischio sismico soprattutto in merito alle opere d'arte.*

**Risposta:**

Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

## **ID 49.0 - DEAMBROGIO ENZO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0028311)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala che la trasformazione del tratto di Cispadana esistente nel territorio Ferrarese da provinciale ad Autostrada porterà forti disagi per il raggiungimento dell' ospedale di Ferrara.*

*Afferma inoltre che la costruzione dell' autostrada in luogo della "superstrada" comporterà una considerevole spesa a carico della collettività.*

**Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni argomentative di cui ai seguenti Capitoli:

**A.1. PRESENTAZIONE INTRODUTTIVA DEL PROGETTO**

A.1.1. Descrizione sintetica introduttiva del progetto: natura dell'opera, motivazioni e quadro complessivo degli obiettivi

A.1.1.1 Obiettivi del progetto rispetto alle strategie comunitarie e nazionali

A.1.1.2 Obiettivi del progetto alla scala regionale e locale

A.2. ANALISI DEL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEL TRACCIATO

A.2.1. Storia del progetto e iter approvativo del progetto preliminare

A.2.1.1 Programmazione PRIT'98 e Studio di Fattibilità

A.2.1.2 Iter di affidamento della Concessione

A.2.1.3 Iter di approvazione del Progetto Preliminare comprensivo della Conferenza di Servizi Preliminare integrata con il procedimento di definizione dei contenuti del SIA

A.2.2. Descrizione delle differenti configurazioni di progetto valutate nello Studio di Impatto Ambientale

A.2.2.1 "Opzione zero"

A.2.2.2 Descrizione sintetica della alternative di progetto studiate

A.2.2.3 Descrizione sintetica della configurazione del progetto definitivo oggetto di Studio di Impatto Ambientale

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

Il progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana è corredato una documentazione ambientale integrata, costituita dallo Studio di Impatto Ambientale, dalle Relazioni Paesaggistiche, dagli Studi per la Valutazione di Incidenza e dalla Valutazione di Impatto Sanitario, all'interno della quale viene condotta l'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali e paesaggistici generati dalle azioni di progetto, sia



in fase di costruzione che di esercizio, al fine di perseguire un ottimale inserimento dell'infrastruttura nel territorio.

Si sottolinea inoltre che il Progetto Definitivo è corredato da uno specifico Studio Trasportistico, di cui si riporta opportuna sintesi anche nello Studio di Impatto Ambientale (elaborato 5899\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_02\_A Quadro di riferimento progettuale Relazione, paragrafo B.3), il cui obiettivo principale è quello di stimare i flussi veicolari attesi sulla nuova infrastruttura, sugli svincoli di interconnessione con la viabilità autostradale e sulla viabilità di adduzione e collegamento, fornendo inoltre gli indicatori trasportistici per l'analisi costi/benefici e le valutazioni di impatto ambientale.

L'identificazione degli impatti ha consentito di operare un quadro organico di scelte progettuali finalizzate ad identificare e descrivere gli interventi di mitigazione ambientale e di compensazione agro-ambientale.

Sia per la valutazione della migliore configurazione plano-altimetrica tra le diverse alternative proposte, sia per l'analisi della conformazione definitiva assunta dal tracciato, le componenti ambientali attentamente indagate sono:

- Clima ed atmosfera;
- Rumore
- Vibrazioni
- Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee;
- Vegetazione e flora;
- Fauna;
- Ecosistemi;
- Sistema agricolo, agroalimentare e rurale;
- Paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- Archeologia;
- Salute e benessere dell'uomo;
- Sistema socio-economico.

L'osservazione in merito all'accessibilità dell'ospedale di Cona risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM al punto 6.4, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

**ID 50.0 - CHESSA ANNA RITA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0028529)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala che la trasformazione del tratto di Cispadana esistente nel territorio Ferrarese da provinciale ad Autostrada porterà forti disagi per il raggiungimento dell'ospedale di Cona.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM al punto 6.4, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

**ID 51.0 - TOSELLI GILBERTO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0028530)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala che la trasformazione del tratto di Cispadana esistente nel territorio Ferrarese da provinciale ad Autostrada porterà forti disagi per il raggiungimento dell'ospedale di Cona.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM al punto 6.4, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

**ID 52.0 - DE SANDRO SALVATI RAFFAELE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0028695)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala che la trasformazione del tratto di Cispadana esistente nel territorio Ferrarese da provinciale ad Autostrada porterà forti disagi per il raggiungimento dell'ospedale di Cona.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM al punto 6.4, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

**ID 53.0 - LEGAMBIENTE ONLUS - CIRCOLO ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0028786)**

**Sintesi richiesta:** *Legambiente afferma che il tracciato ricalca un percorso individuato circa 60 anni fa, oggi non più idoneo a ospitare un'autostrada. Visto i motivi seguenti la realizzazione dell'autostrada le appare anacronistica:*

- a) *L'Emilia-Romagna ha già un alto inquinamento atmosferico;*

- b) *Vi saranno ricadute di inquinanti sulle coltivazioni di foraggio;*
- c) *L'aumento dell'inquinamento potrà avere ripercussioni sulle produzioni tipiche alimentari;*
- d) *L'autostrada sottrarrà suolo destinato all'agricoltura;*
- e) *Il rilevato autostradale può costituire un argine nel caso di rotture arginali dei fiumi attraversati;*
- f) *È preferibile spendere il denaro per le popolazioni colpite dal sisma piuttosto che per l'autostrada.*

**Risposta:**

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:

- a) in merito alle preoccupazioni inerenti la componente atmosfera si informa che il Progetto Definitivo dell'autostrada ha a corredo un approfondito Studio di Impatto Ambientale che ha previsto la modellazione e quantificazione degli impatti ascrivibili all'infrastruttura, in fase di cantiere e di esercizio, al fine di predisporre gli opportuni interventi di mitigazione atti a garantire un corretto inserimento dell'opera nel territorio.

Si precisa che la realizzazione dell'opera, garantirà, come illustrato nello Studio Trasportistico redatto, una riduzione del traffico veicolare all'interno dei centri abitati dei Comuni interessati dall'infrastruttura garantendo quindi un sostanziale miglioramento della qualità dell'aria presso gli ambiti urbani.

In merito alle preoccupazioni relative all' inquinamento dell'atmosfera ed alle condizioni sanitarie delle popolazioni interessate dalla realizzazione dell'opera si precisa che l'Appendice I dello SIA, relativa allo Studio di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto. Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) opera una revisione della letteratura scientifica mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, propone una stima delle ricadute che l'opera, sia in fase di costruzione che di esercizio, determina sulla salute pubblica e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

- b) in merito all'impatto indotto dall'autostrada sulle coltivazioni di erba medica e foraggio per la produzione del Parmigiano reggiano si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 6.7.
- c) Vedasi punto b);

- d) All'interno delle matrici di valutazione dello SIA, il tema del consumo di suolo, legato alla realizzazione dell'infrastruttura, risulta essere quello maggiormente indagato, in quanto ne è stato declinato l'impatto in relazione a diversi aspetti ambientali: il consumo di risorse, l'alterazione morfologica e paesaggistica dei luoghi, la sottrazione di habitat e la frammentazione di ecosistemi e la perdita di suolo agrario.
- e) In merito al possibile effetto barriera dell'autostrada nei casi di rotture arginali dei fiumi circostanti si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 6.6.
- f) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.

## **ID 54.0 - LISTA CIVICA UNITI PER NOVI, ROVERETO, S.ANTONIO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029155)**

**Sintesi richiesta:** *I punti di cui si compone l'osservazione sono i seguenti:*

- a) *il tracciato ricalca un percorso individuato 60anni fa, oggi non più idoneo a ospitare un'autostrada;*
- b) *la pianura emiliana risulta già molto inquinata;*
- c) *Il progetto è in contrasto con il PRIT, in quanto incentiva il trasporto su gomma e non su rotaia;*
- d) *l'autostrada si configura come un argine alle rotte dei fiumi e canali;*
- e) *il progetto non rispetta il protocollo di Kyoto in quanto incentiva le emissioni CO2;*
- f) *il project financing è uno strumento per occultare i debiti pubblici;*
- g) *l'autostrada va ad aumentare l'inquinamento acustico nell'area in cui si colloca;*

**Risposta:**

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:

- a) Seppur l'autostrada cerchi di ripercorrere, come da pianificazione, il corridoio riservato, le verifiche geometriche del tracciato risultano adeguatamente soddisfatte e la sicurezza stradale all'utenza è sempre garantita, così come prescritto dalla Normativa vigente (DM 5.11.2001) per un'infrastruttura di categoria A. Si sottolinea inoltre che già nello Studio di Fattibilità del Corridoio Cispadana - collegamento autostradale tra A22 del Brennero ed A13 Bologna-Padova redatto da ERVET nel 2006 per conto della Regione Emilia Romagna, le analisi hanno dimostrato la compatibilità del corridoio territoriale storico cispadano con il tracciato autostradale attraverso l'adeguamento dei parametri dipendenti dalla nuova velocità di progetto adottata. E' stato possibile garantire per tutto il tracciato gli standard di sicurezza alla velocità massima consentita di 140 km/h, fatta eccezione per le zone delle interconnessioni alle

autostrade esistenti A22 ed A13 in cui si è scelto di adottare un tracciato planimetrico che induca l'utente ad una riduzione graduale delle velocità.

- b) in merito alle preoccupazioni inerenti la componente atmosfera si informa che il Progetto Definitivo dell'autostrada ha a corredo un approfondito Studio di Impatto Ambientale che, in merito alla componente atmosfera, ha previsto la modellazione e quantificazione degli impatti ascrivibili all'infrastruttura, in fase di cantiere e di esercizio, al fine di predisporre gli opportuni interventi di mitigazione atti a garantire un corretto inserimento dell'opera nel territorio.

Si precisa inoltre che la realizzazione dell'opera, garantirà, come illustrato nello Studio Trasportistico redatto, una riduzione del traffico veicolare all'interno dei centri abitati dei Comuni interessati dall'infrastruttura garantendo quindi un sostanziale miglioramento della qualità dell'aria presso gli ambiti urbani.

In merito alle preoccupazioni relative all'inquinamento dell'atmosfera ed alle condizioni sanitarie delle popolazioni interessate dalla realizzazione dell'opera si precisa che l'Appendice I dello SIA, relativa allo Studio di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto. Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) opera una revisione della letteratura scientifica mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, propone una stima delle ricadute che l'opera, sia in fase di costruzione che di esercizio, determina sulla salute pubblica e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

- c) le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni. Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le

scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010). Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

- d) in merito al possibile effetto barriera dell'autostrada nei casi di rotture arginali dei fiumi circostanti si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 6.6.
- e) si rimanda alla risposta formulata al punto c) della presente osservazione.
- f) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- g) In ambito di Progetto Definitivo si è proceduto all'individuazione degli impatti acustici derivanti dalla fase di cantiere e di esercizio dell'Autostrada Regionale Cispadana, all'individuazione dei ricettori maggiormente critici dal punto di vista acustico e al dimensionamento delle opportune opere di mitigazione e protezione acustica. Per i ricettori o gruppi di ricettori mitigabili mediante interventi tecnici sono stati dimensionati specifici dispositivi di protezione acustica, facendo primariamente affidamento su interventi alla fonte (pavimentazioni a bassa rumorosità e/o fonoassorbenti), e solo nel caso tali interventi si rivelassero insufficienti si è proceduto al dimensionamento e posizionamento di opere di schermatura passiva (barriere antirumore). Gli interventi predisposti garantiscono l'abbattimento dell'impatto ascrivibile all'infrastruttura e la salvaguardia dei livelli acustici prescritti da Normativa in tutti gli ambiti attraversati dall'autostrada e dalle sue opere complementari e di adduzione.

## **ID 55.0 - TOSI LUISA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029440)**

**Sintesi richiesta:** *Adducendo motivazioni inerenti l'ambiente, la salute e il traffico chiede di realizzare una strada a scorrimento veloce al posto dell' Autostrada.*

### **Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione,

costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico.

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

Il progetto definitivo dell'Autostrada Cispadana è stato inoltre corredato di un approfondito Studio di Impatto Ambientale all'interno del quale viene condotta l'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali generati dalle azioni di progetto, sia in fase di costruzione che di esercizio, al fine di perseguire un ottimale inserimento dell'infrastruttura nel territorio.

L'identificazione degli impatti ha consentito di operare un quadro organico di scelte progettuali finalizzate ad identificare e descrivere gli interventi di mitigazione ambientale e di compensazione agro-ambientale, nonché un ulteriore quadro di azioni aventi la finalità di implementare la fruibilità dei valori del territorio.

Sia per la valutazione della migliore configurazione plano-altimetrica tra le diverse alternative proposte, sia per l'analisi della conformazione definitiva assunta dal tracciato, le componenti ambientali attentamente indagate sono:

- Clima ed atmosfera;
- Rumore
- Vibrazioni
- Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee;
- Vegetazione e flora;
- Fauna;
- Ecosistemi;

- Sistema agricolo, agroalimentare e rurale;
- Paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- Archeologia;
- Salute e benessere dell'uomo;
- Sistema socio-economico.

## **ID 56.0 - GUIDOBONI PAOLO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029474)**

**Sintesi richiesta:** *Adducendo motivazioni inerenti l'ambiente, la salute e il traffico chiede di realizzare una strada a scorrimento veloce al posto dell' Autostrada.*

**Risposta:**

L'osservazione è uguale a quella presentata dalla Sig.ra Tosi Luisa, ID 55.0 esposta precedentemente, si rimando ad essa per la risposta.

## **ID 57.0 - CENTO IN MOVIMENTO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029573)**

**Sintesi richiesta:** *I punti di cui si compone l'osservazione sono i seguenti:*

- a) Il tracciato di Autostrada Cispadana comporta un aumento della lunghezza dei percorsi;*
- b) L'opera contravviene al protocollo di Kyoto in quanto aumenta le emissioni di CO2;*
- c) alcuni territori attraversati, come ad esempio le Partecipanze di Cento, sono soggette a tutela da parte della Soprintendenza;*
- d) vista la crisi economica e gli eventi sismici di Maggio 2012, è più opportuno spendere i 180 milioni di contributo regionale per sostenere la ricostruzione;*
- e) osservano che il contratto di concessione non è stato reso pubblico;*
- f) il project financing è in realtà uno strumento per nascondere debiti pubblici;*
- g) si contesta l'avviso al pubblico dell'avvio del procedimento VIA in quanto è indicato che le osservazioni debbano essere inviate anche a ARC e Regione Emilia Romagna;*
- h) l'autostrada porterà ad un aumento dell' inquinamento acustico, in contrasto con la direttiva UE 2002/49/CE del 25-62002*

**Risposta:**

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:



- a) L'analisi trasportistica redatta a supporto della progettazione definitiva (elaborato 0015\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RH\_01\_A) ha previsto la modellazione della rete stradale esistente ed in progetto nei vari scenari infrastrutturali considerati, ottenendo un grafo di quasi 7700 archi. La rete stradale descritta nel grafo del modello di simulazione è schematizzata come successione di archi che vengono descritti in base alle loro caratteristiche fisico – geometriche, specificando il tipo di arco, il numero di corsie, la lunghezza, la capacità di trasporto e la velocità di deflusso a rete scarica.
- Il software di modellazione utilizza specifici algoritmi per calcolare i volumi di traffico sui singoli archi della rete stradale che permettono di simulare il comportamento degli automobilisti che sono portati a scegliere l'itinerario del viaggio minimizzando il costo generalizzato del trasporto, ovvero, la lunghezza dell'itinerario e gli eventuali costi monetari ed il tempo di viaggio; mentre i primi due parametri dipendono esclusivamente dalle caratteristiche fisiche della rete stradale, il tempo di viaggio è invece influenzato dai flussi di veicoli che occupano gli archi.
- Il modello di simulazione è stato calibrato rispetto all'anno base 2010 per mezzo di 15 rilievi di traffico effettuati dalla Regione Emilia Romagna, 15 eseguiti da Steer Davies Gleave e 4 dalla Provincia di Modena, per quanto riguarda la rete locale. Per quanto riguarda la rete autostradale, sono state invece utilizzate tre sezioni sulla A22, una sulla A13 ed una sulla A1.
- Di conseguenza i volumi di traffico restituiti dal modello tengono in considerazione il comportamento degli utenti, i quali non sempre scelgono il percorso più breve ma considerano anche il parametro VOT, vale a dire il valore dato al tempo impiegato per la percorrenza, preferendo quindi i percorsi più veloci.
- L'allungamento di alcuni percorsi non rappresenta quindi indice di mancata efficienza trasportistica dell'infrastruttura.
- b) le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni. Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010). Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010

vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

- c) in merito agli approfondimenti relativi all'attraversamento dell'ambito delle Partecipanze di Cento si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 4.41 e 4.42. In questa sede si sottolinea tuttavia che l'unicità e il pregio dell'ambito delle Partecipanze Agrarie di Cento sono stati debitamente tenuti in conto durante la fase di redazione del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale con la comparazione di diverse alternative plano-altimetriche e con la scelta della configurazione caratterizzata da maggior efficienza dal punto di vista trasportistico e miglior compatibilità paesaggistica – ambientale rispetto al territorio e alla Comunità nonché con la predisposizione di accortezze estetiche (barriere acustiche e manufatti strutturali) che garantissero un più corretto inserimento dell'infrastruttura nel territorio attraversato.
- d) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- e) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- f) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- g) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- h) In ambito di Progetto Definitivo si è proceduto all'individuazione degli impatti acustici derivanti dalla fase di cantiere e di esercizio dell'Autostrada Regionale Cispadana, all'individuazione dei ricettori maggiormente critici dal punto di vista acustico e al dimensionamento delle opportune opere di mitigazione e protezione acustica. Per i ricettori o gruppi di ricettori mitigabili mediante interventi tecnici sono stati dimensionati specifici dispositivi di protezione acustica, facendo primariamente affidamento su interventi alla fonte (pavimentazioni a bassa rumorosità e/o fonoassorbenti), e solo nel caso tali interventi si rivelassero insufficienti si è proceduto al dimensionamento e posizionamento di opere di schermatura passiva (barriere antirumore). Gli interventi predisposti garantiscono l'abbattimento dell'impatto ascrivibile all'infrastruttura e la salvaguardia dei livelli acustici prescritti da Normativa in tutti gli ambiti attraversati dall'autostrada e dalle sue opere complementari e di adduzione.

**ID 58.0 - LISTA CIVICA UNITI PER NOVI, ROVERETO, S.ANTONIO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029609)**

**Sintesi richiesta:** *I punti di cui si compone l'osservazione sono i seguenti:*

- a) il tracciato ricalca un percorso individuato 60anni fa, oggi non più idoneo a ospitare un'autostrada;*
- b) la pianura emiliana risulta già molto inquinata;*
- c) Il progetto è in contrasto con il PRIT, in quanto incentiva il trasporto su gomma e non su rotaia;*
- d) l'autostrada si configura come un argine alle rotte dei fiumi e canali;*
- e) il progetto non rispetta il protocollo di Kyoto in quanto incentiva le emissioni CO2;*
- f) il project financing è uno strumento per occultare i debiti pubblici;*
- g) l'autostrada va ad aumentare l'inquinamento acustico nell'area in cui si colloca;*

**Risposta:**

L'osservazione presentata è del tutto analoga all'osservazione ID 54.0, sempre formulata dalla lista civica uniti per Novi, Rovereto, S.Antonio, si rimanda pertanto ad essa per le risposte.

**ID 59.0 - ASTI CARLO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029776)**

**Sintesi richiesta:** *Esprime parere negativo in quanto troppo costosa, inquinante, inopportuna dopo il terremoto e dannosa per il consumo di suolo.*

**Risposta:**

Si sottolinea che l'opera è inserita tra gli obiettivi prioritari del Piano Regionale Integrato dei Trasporti, sia nella versione vigente sia in quella in corso di adozione, avendo la funzione di "colmare l'esigenza di razionalizzazione della rete a servizio del territorio interessato e connettere i principali itinerari nord-sud del Paese".

Il progetto risponde inoltre a specifici obiettivi e strategie a scala comunitaria, nazionale, regionale e locale.

A scala comunitaria e nazionale, il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea indica i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN, Trans european network).

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);

- dal “Corridoio V” che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);
- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova–Novara–Sempione;
- i porti italiani beneficeranno, di due “autostrade del mare” quella dell’area occidentale e quella dell’area orientale del Mediterraneo.
- inoltre, nella seduta dell’11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, prevede l’aggancio a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

La Regione Emilia-Romagna ha un evidente interesse per la realizzazione del corridoio 5 che innestandosi con il Corridoio adriatico consente il collegamento verso la Slovenia e le regioni centro-orientali dell’Europa; c’è, inoltre, un interesse ancora più diretto per le potenzialità di relazione con l’area di trasporto del mare Adriatico-Egeo.

Nei futuri processi di integrazione est-ovest in Europa, è essenziale per l’Emilia-Romagna una prospettiva di integrazione nord-est/sud-ovest che interessi, da una parte, la Slovenia, l’area Danubiana ed il nord Europa (Vienna-Bratislava-Budapest-Danzica-Riga) attraverso la realizzazione del «Corridoio Baltico-Adriatico» e, d’altra parte, il Triveneto e la Lombardia, evitando che si manifestino in prevalenza integrazioni orizzontali lungo corridoi di traffico che, nel centro-sud Europa, verrebbero a transitare a nord delle Alpi.

Da tali considerazioni è possibile comprendere il ruolo strategico che potrà essere assunto dell’Autostrada Regionale Cispadana, nel disegno complessivo della “Grande Rete” regionale. Ciò in ragione:

- della prevalente giacitura ovest-est che ne caratterizza lo sviluppo planimetrico;
- delle importanti potenzialità intermodali che la nuova funzione autostradale consentirà di attivare anche rispetto all’implementazioni delle molteplici offerte di mobilità e di servizi di area vasta, quali: i sistemi di trasporto ferroviario, aeroportuale e portuale.

La nuova mobilità di persone e merci afferente all’infrastruttura di progetto potrà trovare un efficiente quadro di relazioni nel più ampio sistema regionale dell’offerta differenziata ed intermodale dei trasporti, della logistica e dei servizi; essa, inoltre, potrà concorrere attivamente, in modo sinergico ed integrato con altre infrastrutture attive nel territorio regionale, al conseguimento degli obiettivi comunitari programmati per la sicurezza complessiva dei trasporti, per l’ambiente, per la salute umana e per la qualità della vita.

A scala regionale e locale inoltre, I principali obiettivi specifici posti alla base della realizzazione dell’opera sono:

- ✓ **contribuire alla rivitalizzazione economica dell’area sub-orientale della regione**, il cui territorio è caratterizzato, rispetto al modello dell’Emilia Centrale, dall’intreccio fra la persistenza di aspetti di

marginalità rurale e il mancato decollo di un sistema di industrializzazione autonomo nei poli che rappresentano il principale riferimento dell'area: i distretti specialistici insediati nei comuni dell'area nord del modenese, la zona industriale di Ferrara e la zona industriale e portuale di Ravenna. Una nuova infrastruttura autostradale, che collega direttamente l'area sub-orientale con l'Emilia Centrale e da lì verso le grandi direttrici del traffico verso nord e nord-ovest, potrà portare benefici effetti in termini di abbattimento dei costi di trasporto su gomma di merci e persone da e verso le aree industriali dell'area sub-orientale, con una ricaduta positiva in termini di attrattività sulle imprese in cerca di nuovi siti produttivi;

- ✓ **creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso**, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili);
- ✓ **rendere più veloci i flussi di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna** che, in seguito alle politiche europee, si colloca in una posizione strategica all'interno del "Corridoio adriatico". La realizzazione della Cispadana, permettendo ai flussi merci di bypassare il nodo bolognese, potrebbe rendere più competitivo il trasporto merci via mare attraverso il sistema portuale ravennate;
- ✓ **migliorare l'accessibilità dei flussi turistici** verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;
- ✓ **rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese**, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese, favorendo, come previsto anche dalle scelte programmatiche del nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), la rilocalizzazione di attività produttive dalle zone di insediamento manifatturiero della via Emilia, oltre che da alcune aree del nord-est;
- ✓ contribuire al **miglioramento della connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord della Provincia di Modena**, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla delocalizzazione produttiva di alcune multinazionali estere. La nuova Autostrada Regionale Cispadana potrebbe sostenere in modo significativo l'inserimento dell'intera area in una rete di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale;
- ✓ **ottimizzare la connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord delle Province di Parma e Reggio Emilia, rispetto alla nuova Autostrada Regionale Cispadana** e più in generale rispetto al corridoio cispadano, al fine di consolidare un efficiente sistema di mobilità e di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale.

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico.

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

Come anticipato infatti, la Regione Emilia Romagna si è dotata nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

Il progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana è corredato da una documentazione ambientale integrata, costituita dallo Studio di Impatto Ambientale, dalle Relazioni Paesaggistiche, dagli Studi per la Valutazione di Incidenza e dalla Valutazione di Impatto Sanitario, all'interno della quale viene condotta l'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali e paesaggistici generati dalle azioni di progetto, sia in fase di costruzione che di esercizio, al fine di perseguire un ottimale inserimento dell'infrastruttura nel territorio. La soluzione di progetto prescelta, a valle della valutazione comparata di configurazioni progettuali alternative, è caratterizzata da coerenza programmatica e sostenibilità ambientale – paesaggistica e in termini di funzionalità trasportistica.

## **ID 60.0 - COMITATO "OLTRE LA CISPADANA" (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029857)**

**Sintesi richiesta:** *Nell'osservazione si afferma che:*

- 1) il progetto non considera le criticità dell'ambiente attraversato;*
- 2) nella fase di consultazione i cittadini si sono mostrati favorevoli solo perché non sono state poste reali alternative;*
- 3) all'interno del SIA andrebbero considerate come alternative anche la ferrovia e la strada a scorrimento veloce;*
- 4) propone di ottenere finanziamenti comunitari per realizzare un progetto alternativo;*

- 5) *Per migliorare le criticità del nodo di Bologna propongono l'implementazione di tratte ferroviarie;*
- 6) *a seguito degli eventi sismici del 2012 non è stato aggiornato il progetto;*
- 7) *non è stato trattato in modo adeguato il tema delle esondazioni, in particolare si segnala che le trincee posso presentare gravi rischi.*
- 8) *l'interconnessione di Reggiolo porta ad uno spreco di denaro in quanto si prevede lo spostamento del casello appena realizzato; viste le intersezioni con importanti corsi d'acqua, ritengono non sufficiente il rispetto delle prescrizioni fornite dagli enti gestori ma chiede che sia valutato il cambiamento delle condizioni climatiche.*
- 9) *si richiede un progetto a parte per l'apertura di nuove cave per gli inerti pregiati;*
- 10) *si chiede dettagliata analisi degli impatti sugli ecosistemi interessati, in particolare sui maceri*
- 11) *si afferma che non sono stati valutati correttamente gli impatti sulla ZPS di Novi*
- 12) *chiede come mai non sia stata chiesta la collaborazione dei consorzi per realizzare progetti alternativi*
- 13) *segnala che ci sono state alluvioni in Toscana e Liguria e che a seguito di queste gli ordini degli Ingegneri e Architetti segnalano che la priorità è la messa in sicurezza del territorio, non la realizzazione di autostrade*
- 14) *chiede proroga dei termini per le osservazioni*

**Risposta:**

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:

- 1) Non si condivide l'osservazione. Il progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana è corredato da una documentazione ambientale integrata, costituita dallo Studio di Impatto Ambientale, dalle Relazioni Paesaggistiche, dagli Studi per la Valutazione di Incidenza e dalla Valutazione di Impatto Sanitario, all'interno della quale viene condotta l'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali e paesaggistici generati dalle azioni di progetto, sia in fase di costruzione che di esercizio, al fine di perseguire un ottimale inserimento dell'infrastruttura nel territorio. L'identificazione degli impatti ha consentito di operare un quadro organico di scelte progettuali finalizzate ad identificare e descrivere gli interventi di mitigazione ambientale e di compensazione agro-ambientale, nonché un ulteriore quadro di azioni aventi la finalità di implementare la fruibilità dei valori del territorio.
- 2) Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico. Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica

e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010). Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

- 3) Si rimanda alla risposta formulata per il punto 2) della presente osservazione.
- 4) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- 5) Si rimanda alla risposta formulata per il punto 2) della presente osservazione.
- 6) Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.
- 7) L'osservazione in merito al rischio esondazioni risulta analoga a quella formulata dal MATTM all'interno della richieste di integrazioni, per la risposta vedasi punto 6.6 del documento REL.02 – relazione generale.

Per quanto riguarda l'osservazione sul rischio connesso alla presenza delle trincee autostradali, si segnala che nella progettazione definitiva sono state prese particolari precauzioni al fine di garantire la sicurezza idraulica, anche nel caso di intense precipitazioni e allagamenti locali della campagna, nello specifico:

- La rete di raccolta delle acque meteoriche in trincea è stata dimensionata con un tempo di ritorno di 200 anni,
  - Il volume di invaso della vasca di raccolte acque in trincea è tale da poter garantire un fermo pompe e generatore di 2 ore;
  - È prevista la realizzazione di muri e argini laterali di altezza 1.3m da piano campagna, aventi la finalità di impedire l'ingresso delle acque nel caso di locali allagamenti del piano campagna.
- 8) La zona dell'interconnessione di Reggiolo risulta gravata da numerosi vincoli territoriali, quali la ferrovia Modena-Verona, il Cavo Parmigiano Moglia e il Collettore Acque basse Reggiane, l'Autostrada A22 ed confine amministrativo tra Regione Emilia-Romagna e Regione Lombardia, oltre che dalla presenza di aree residenziali ed industriali. Considerando questi vincoli, le geometrie stradali



richieste per un'autostrada sono tali da non rendere possibile il mantenimento dello svincolo esistente di Reggiolo-Rolo.

In merito alle criticità idrauliche sollevate, legate alla presenza del Cavo Parmigiano Moglia e del Collettore Acque Basse Reggiane, si ribadisce che il percorso progettuale è stato coordinato e condiviso con gli Enti Gestori del corso d'acqua interessati dall'interferenza (AIPO e Consorzio di bonifica dell'Emilia Centrale).

La portata massima assunta e calcolata tramite una procedura modellistica matematica, è in linea con le indicazioni del Consorzio. Tali valori sono stati ricavati tramite il procedimento di calcolo della portata massima sostenibile dal tronco rilevato all'interno del quale ricadono le infrastrutture di attraversamento, incrementata per poter risolvere i tratti di maggior criticità.

Infatti le verifiche sono state impostate anche nell'ipotesi di adeguamento arginale lungo buona parte del tratto di corso d'acqua analizzato.

- 9) L'interpretazione della documentazione redatta è scorretta. L'intero quadro conoscitivo analizzato nell'attuale fase progettuale, atto ad indagare la disponibilità dei materiali necessari alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, si è sviluppato con riferimento alla Pianificazione vigente in materia di attività estrattive, relativamente al territorio delle Province di Reggio Emilia, Modena, Bologna e Ferrara, individuando in tale ambito l'intero fabbisogno, comparando i volumi di materiali necessari per le diverse opere da realizzare, con la disponibilità di offerta presente nei diversi poli estrattivi ad oggi pianificati nei PIAE vigenti e nelle aree destinate alla realizzazione di opere idrauliche programmate. In base alle disponibilità della pianificazione vigente, risulta evidente che la copertura del fabbisogno deve ricorrere, necessariamente, anche a poli estrattivi che si collocano ad una distanza significativa rispetto al sedime delle nuove infrastrutture, determinando una maggiore incidenza dei quadri emissivi prodotti dalla mobilità operativa di cantiere.

La variazione localizzativa dei 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.

- 10) Nel contesto delle analisi svolte nello Studio di Impatto Ambientale, sono stati valutati gli impatti sulla componente ecosistemi sia in riferimento alle alternative piano – altimetriche studiate (vedasi elaborato 6289\_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*, paragrafi E.2.1.9, E.2.2.9, E.2.3.9) sia in relazione alla configurazione di tracciato prescelta, in fase di cantiere ed esercizio (elaborato 6290\_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, paragrafo E.3.9).* Si sottolinea inoltre che gli stessi elaborati valutano gli impatti determinati sui maceri (censiti puntualmente nell'elaborato 6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A *Quadro di riferimento ambientale – Stato di fatto Relazione 2/3, paragrafo D.9.3.1*) nel contesto delle analisi condotte in riferimento alla componente acque superficiali (vedasi elaborato 6289\_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, paragrafi E.2.1.5, E.2.2.5, E.2.3.5* ed elaborato 6290\_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, paragrafo E.3.5).*

Il censimento dei maceri (eseguito nel 2011 in periodo estivo ed autunnale), è stato condotto su un'area buffer di 1000 m per lato rispetto all'asse autostradale, complessivamente pertanto si sono visitate e raccolte informazioni per una fascia di 2000 m. Tale censimento seppur condotto con finalità idrologiche e idrauliche, riporta numerosi dati puntuali relativi alle caratteristiche ambientali di queste zone umide che ne consentono una caratterizzazione naturalistica-ambientale basata sulla vocazionalità ad ospitare biocenosi naturali e/o seminaturali. La scheda di censimento comprende le seguenti voci:

- la codifica, cioè l'assegnazione di un *codice* univoco per ogni macero;
- la data del rilievo per disporre di un riferimento temporale del censimento;
- la proprietà, per sapere se la proprietà è privata o pubblica;
- l'ubicazione, sia a grande scala (Località, Comune, Provincia) che puntuale (Progressiva ettometrica e coordinate Gauss-Boaga riferite al Fuso Ovest con Datum WGS84);
- caratteristiche idrografiche che riportano le dimensioni dell'invaso, l'area, la presenza d'acqua e l'uso. In alcuni casi sia la presenza d'acqua sia l'uso sono riferiti al momento del sopralluogo ma possono variare con la stagione;
- caratteristiche morfologiche che riportano la presenza di eventuali fenomeni erosivi nonché la presenza di opere di difesa e protezione delle sponde;
- caratteristiche ambientali che rappresentano il dato maggiormente importante del macero per il quale si sono raccolte più informazioni specifiche nonostante il censimento non avesse obiettivi di carattere naturalistico pertanto le informazioni raccolte sono di carattere generale e talvolta non esaustive; esse comprendono la individuazione/caratterizzazione (dove possibile) di: vegetazione acquatica, vegetazione spondale, vegetazione riparia, presenza di pesci, anfibi, uccelli e mammiferi nonché una breve descrizione del territorio circostante entro cui si inserisce il macero;
- stato del luogo: in termini qualitativi si è definito un livello di qualità ambientale organizzato in ottimo, buono, discreto, e scadente;
- note, cioè tutte le informazioni che si conoscono, non ricollegabili alle voci precedenti;
- rilievo fotografico per ogni macero visitato sono state scattate alcune fotografie.

- 11) Gli elaborati relativi alle Valutazioni di Incidenza condotte per l'interferenza dell'infrastruttura con le due Zone di Protezione Speciale IT4040016 e IT4060016 rientrano nel corpus documentale del Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana consegnato da ARC al Ministero ed agli Enti interessati e reso disponibile al pubblico.
- 12) Si rimanda alla risposta formulata per il punto 2) della presente osservazione.
- 13) Si rimanda alla risposta formulata per il punto 2) della presente osservazione.
- 14) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.

## **ID 61.0 - ING. MAURO GAMBERI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030066)**

**Sintesi richiesta:** *Questa osservazione è stata discussa in un'assemblea di cittadini ed approvata, inoltra il verbale della stessa assemblea sottoscritto dai cittadini intervenuti.*

*Segnala che nelle indagini demoscopiche non si sono intervistati cittadini di Ferrara, non cogliendo le loro osservazioni.*

*In base a considerazioni di natura trasportistica ed ambientali, propone una variante allo svincolo di Ferrara Sud, integrandolo con la tangenziale.*

### **Risposta:**

L'osservazione in merito allo spostamento dello svincolo di Ferrara Sud ad Ovest dell'abitato dell'Uccellino risulta analoga all'osservazione 3.12 formulata dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, si rimanda pertanto a tale punto per la risposta.

In merito all'indagine demoscopica condotta in fase di progettazione definitiva si conferma quanto riportato in dettaglio nell'Allegato C allo Studio di Impatto Ambientale, elaborato 6430\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RH\_02\_A e riassunto nella Sintesi non tecnica dello SIA, elaborato 6431\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_09\_A.

Fra le finalità dell'indagine quantitativa vi era l'idea di rilevare l'esistenza di alcuni fenomeni legati alla realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana, non solo in termini di descrizione degli atteggiamenti di un gruppo di cittadini intervistati, ma anche con l'obiettivo di fare inferenza statistica su tutta la popolazione di riferimento, costituita da tutti i cittadini che vivono lungo il corridoio individuato dalla Cispadana.

E' stato quindi estratto un campione di cittadini rappresentativo della popolazione maggiorenne residente nei tredici comuni interessati dal passaggio dell'autostrada Cispadana: Reggiolo e Rolo (provincia di Reggio Emilia); Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia (provincia di Modena); Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara (provincia di Ferrara).

Per l'indagine in esame è stato quindi considerato un campione di 902 casi di tipo non-proporzionale, rispecchiante cioè l'effettiva distribuzione della popolazione nei comuni coinvolti con la sola eccezione del comune di Ferrara dove sono state realizzate 100 interviste di controllo.

La decisione di sotto-rappresentare il capoluogo estense è stata dettata dalla precisa volontà di concentrare l'indagine sui comuni maggiormente interferiti dalla realizzazione dell'opera sia in fase di cantierizzazione che di esercizio, dato che adottando una ripartizione proporzionale relativa alla distribuzione della popolazione, circa la metà delle interviste sarebbero dovute essere condotte presso il Comune di Ferrara inficiando, di fatto, la validità dei risultati;

La scelta di utilizzare un campione con queste caratteristiche ha consentito di ottenere risultati con un errore di campionamento massimo di  $\pm 3,3\%$ ; questo elemento permette di avere una buona garanzia di natura statistica nel momento in cui si fa inferenza statistica o, in altri termini, nel momento in cui si riportano i dati del sondaggio telefonico alle opinioni dei cittadini che risiedono sul tracciato della Cispadana.

## Il campione

Provincia	Comune	Popolazione >18 anni (v.a.)	Popolazione >18 anni (%)	Popolazione >18 anni senza Ferrara città (%)	Campione proporzionale (senza Ferrara)	Sovra- campionamento (senza Ferrara)
Reggio Emilia	Reggiolo	7.626	3,2	6,2	50	70
Reggio Emilia	Rolo	3.337	1,4	2,7	22	30
Reggio Emilia	Totale	10.963	4,5	8,9	71	100
Ferrara	Cento	29.506	12,2	23,9	192	183
Ferrara	Sant'Agostino	5.947	2,5	4,8	39	37
Ferrara	Poggio Renatico	8.054	3,3	6,5	52	50
Ferrara	Totale	43.507	18,0	35,3	283	270
Modena	Novi di Modena	9.527	3,9	7,7	62	60
Modena	Concordia sulla Secchia	7.564	3,1	6,1	49	47
Modena	San Possidonio	3.160	1,3	2,6	21	20
Modena	Mirandola	20.458	8,5	16,6	133	128
Modena	Medolla	5.318	2,2	4,3	35	33
Modena	San Felice sul Panaro	9.253	3,8	7,5	60	58
Modena	Finale Emilia	13.449	5,6	10,9	87	84
Modena	Totale	68.729	28,4	55,8	446	430
Totale comuni traacciato		123.199	50,9	100,0	800	800
Ferrara		118.697	49,1		100	100
Totale		241.896	100,0		900	900

## ID 62.0 - BARDASI DAVIDE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030166)

**Sintesi richiesta:** Formula obiezioni all'autostrada sia di carattere generale sia di metodo che di merito. Le osservazioni di carattere generale riguardano il cambiamento climatico e il conseguente aumento della

*fragilità territoriale, all'elevato inquinamento già presente in Pianura Padana ulteriormente peggiorato dalla costruzione di un'autostrada, alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da attuarsi nei prossimi anni per rispettare le direttive europee, al passaggio del trasporto merci da gomma a rotaia e al modello di sviluppo messo in crisi dalla recente crisi economica.*

*Nel metodo si contesta la scarso coinvolgimento dei cittadini nel processo decisionale che ha stabilito di realizzare l'opera, che il denaro pubblico sia speso per tale opera e non su altri capitoli di spesa ritenuti più importanti per i cittadini, che l'autostrada sarà in realtà pagata dai cittadini stessi attraverso il pedaggio, che la situazione delle strade esistenti è pessima e che quindi sarebbe meglio investire sulle manutenzioni, che per realizzare l'autostrada di fatto si demolirà il tratto di Cispadana esistente da San Carlo sino a Ferrara ed infine che andrebbero indetti dei referendum sulla fattibilità dell' autostrada nei comuni coinvolti.*

*Nel merito segnala l'alto impatto ambientale dell' opera, che la frazione di San Carlo si troverebbe interclusa tra l'autostrada e la strada Cispadana esistente, che il territorio di Sant'Agostino ha già subito stravolgimenti urbanistici a seguito della realizzazione della provinciale Cispadana e che l'autostrada porterebbe ulteriori problemi, che il terreno di Sant'Agostino non è idoneo per la costruzione di un'autostrada così come dimostrato dal recente sisma, infine segnala che l'accessibilità all'ospedale di Cona da San'Agostino potrebbe avvenire solo a pagamento a seguito dell' apertura dell'autostrada.*

*Tutto ciò premesso chiede che non sia data l'autorizzazione al progetto.*

**Risposta:**

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:

**OSSERVAZIONI GENERALI**

- 1) Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico. Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010). Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di

adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

- 2) In merito alle preoccupazioni relative all' inquinamento dell'atmosfera ed alle condizioni sanitarie delle popolazioni interessate dalla realizzazione dell'opera si precisa che l'Appendice I dello SIA, relativa allo Studio di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto. Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) opera una revisione della letteratura scientifica mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, propone una stima delle ricadute che l'opera, sia in fase di costruzione che di esercizio, determina sulla salute pubblica e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

- 3) Si rimanda alla risposta formulata per il punto 1) della presente osservazione.  
4) Si rimanda alla risposta formulata per il punto 1) della presente osservazione.  
5) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.

#### OSSERVAZIONI DI METODO

Non si ritiene che le osservazioni possano orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.

#### OSSERVAZIONI DI MERITO

- 1) 2) 3) 4) : Si ribadiscono le risposte formulate ai punti 1 e 2 delle osservazioni generali  
5) Riguardo le osservazioni inerenti gli eventi sismici accorsi a Maggio 2012, si sottolinea che il Progetto Definitivo di Autostrada Cispadana è stato fatto in rispondenza di quanto previsto dalle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC08) , in cui le reti viarie di tipo A vengono considerate costruzioni con funzioni pubbliche di tipo strategico, anche con riferimento alla gestione della protezione civile e per questo classificate dalle NTC 2008 di classe d'uso IV, tenendo conto di una vita nominale delle opere di 100 anni. Ciò significa che per queste tipologie di opere viene richiesto un livello di sicurezza molto superiore rispetto a quello richiesto per le opere comuni, di

conseguenza non risulta possibile un confronto con gli effetti prodotti dal sisma sulle infrastrutture esistenti. Per le altre valutazioni si rimanda alla risposta fornita al punto 3.1 della richiesta di integrazione del MATTM ed ai punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 della richiesta di approfondimenti del Servizio VIA della RER.

- 6) In merito alle considerazioni sull'accessibilità all'ospedale di Cona si rimanda a quanto risposto al punto 6.4 della richiesta di integrazioni del MATTM.

## ID 63.0 - MANFREDINI GIANNI, CHIERICI GIULIANA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030185)

**Sintesi richiesta:** *Fanno presente che sono direttamente impattati dal tracciato autostradale che passerà a 100 m dalla loro casa, essendo loro già stati colpiti dal sisma questo comporterà un ulteriore trauma psicologico. Chiedono sia adottata l'alternativa Dd.*

### **Risposta:**

In corrispondenza dell'ambito di tracciato ricadente nel Comune di Sant'Agostino, si è verificata la necessità di valutare tre alternative (due che interferiscono con il Comune di Mirabello ed una che non interferisce con lo stesso) plano-altimetriche del corpo autostradale rispetto alla configurazione sviluppata in sede di progetto preliminare.

Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare soluzioni di tracciato poste più a nord rispetto al corridoio del progetto preliminare, al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire una più efficiente azione di mitigazione dell'impatto indotto dall'infrastruttura autostradale rispetto agli abitati di Sant'Agostino e di san Carlo (frazione dello stesso Capoluogo). In relazione a tale aspetto il tratto "D" non è stato suddiviso in subtratti, ma è caratterizzato da tre alternative configurazioni plano-altimetriche estese da inizio a fine, rispetto alla configurazione di PP.

Ne consegue che per operare un'analisi comparativa per tale tratto sono state studiate quattro differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:

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

La metodologia utilizzata per la valutazione degli impatti ambientali delle suddette alternative di tracciato, ha previsto l'impiego di 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.

La metodologia di valutazione applicata in sede di SIA è stata coerente con le indicazioni riportate nel **“Piano di Lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale”**, redatto ai sensi del Titolo III, art. 21 del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 “Norme in materia ambientale” e ss. mm. e li., al fine di attivare la fase di “Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale”. Tale documento è stato oggetto dell’istruttoria tecnica da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), confluita nel Parere di cui alla nota Prot. N. 2011 0016939 del 13.07.2011, del 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, ed altresì dell’istruttoria tecnica complementare operata, sulla medesima documentazione, dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, di cui alla relativa nota PG.2011.0124243 del 18.05.2011.

Nel medesimo parere ministeriale il MATTM ha altresì evidenziato esplicitamente che i criteri di selezione e attribuzione dei pesi e dei giudizi sulle componenti ambientali a base del processo di valutazione comparata venissero condivisi con il pubblico interessato, anche attraverso criteri di valutazione e progettazione partecipata. Per ottemperare a quest’ultima richiesta, è stata implementata una fase di indagine sociale volta all’ascolto delle comunità locali, dettagliatamente illustrata **nell’Allegato C - Documento di ottemperanza al parere ministeriale approvato con nota prot. n. 2011 0016939 in data 13.07.2011 in merito alla condivisione con il pubblico interessato della valutazione ambientale**,

Tale indagine si è basata sull’utilizzo di due diversi strumenti di ricerca:

- Interviste qualitative semi- strutturate, rivolte agli stakeholder del territorio considerato;
- Indagine demoscopica quantitativa rivolta ad un campione stratificato casuale della popolazione interessata e realizzata telefonicamente.

Entrambe le indagini hanno analizzato molteplici aspetti relativi al progetto della Cispadana, soffermandosi in particolar modo sull’analisi dei criteri della matrice Bresso, così da poter produrre dei risultati comparabili con quelli (“pesi delle componenti”) prodotti dai tecnici analisti e valutatori ambientali, in un’ottica descrittiva e integrativa.

Definito il metodo di valutazione da impiegare e assegnati i “pesi” relativi alle componenti, lo SIA ha affrontato l’analisi degli impatti relativi ai tre tracciati alternativi, analizzando per la fase di esercizio dell’opera tutti i possibili fattori di impatto in relazione alle 14 componenti ambientali in esame.

La valutazione comparativa quali-quantitativa, operata rispetto alle differenti alternative di tracciato presenti nel tratto autostradale “D” ha evidenziato il seguente quadro di sintesi:

ALTERNATIVA	VALORE COMPLESSIVO
Da	-30,21
Db	-37,93



Dc	-28,91
Dd	-37,45

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI VALORI AFFERENTI AI GIUDIZI PESATI

Ne consegue che la configurazione afferente all'alternativa **Dc** presenta un quadro complessivo di impatti significativamente minore rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate e per tale ragione è stata quindi sviluppata nell'ambito del livello definitivo della progettazione. La valutazione che scaturisce dall'analisi effettuata in base agli impatti prodotti sulle componenti ambientali interferite dalle azioni di progetto, permette di affermare che la soluzione alternativa **Dc** garantisce nel complesso, a parità di funzionalità trasportistica, una migliore compatibilità ambientale rispetto alle alternative di tracciato comparate.

Alla luce delle suddette considerazioni, si ribadisce in questa sede la correttezza dell'applicazione del metodo di valutazione e delle analisi svolte e si confermano quindi i risultati emersi dalla valutazione degli impatti, delle soluzioni alternative poste a confronto, sviluppata all'interno dello SIA (vedasi elaborato) 6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A.

## ID 64.0 - PEDINI GRAZIELLA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030234)

**Sintesi richiesta:** *Esprime parere contrario all'autostrada a causa dell'impatto sulla salute umana, del consumo di suolo e dell' aumento dell' inquinamento atmosferico, ritenendo l'opera non voluta dai cittadini ma solo dalla classe politica.*

### Risposta:

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico. Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020,

una nuova organica formulazione (PRIT 2010). Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

Il progetto risponde inoltre a specifici obiettivi e strategie a scala comunitaria, nazionale, regionale e locale.

A scala comunitaria e nazionale, Il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea indica i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN, Trans european network).

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);
- dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);
- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova–Novara–Sempione;
- i porti italiani beneficeranno, di due "autostrade del mare" quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.
- inoltre, nella seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, prevede l'aggancio a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

La Regione Emilia-Romagna ha un evidente interesse per la realizzazione del corridoio 5 che innestandosi con il Corridoio adriatico consente il collegamento verso la Slovenia e le regioni centro-orientali dell'Europa; c'è, inoltre, un interesse ancora più diretto per le potenzialità di relazione con l'area di trasporto del mare Adriatico-Egeo.

Nei futuri processi di integrazione est-ovest in Europa, è essenziale per l'Emilia-Romagna una prospettiva di integrazione nord-est/sud-ovest che interessi, da una parte, la Slovenia, l'area Danubiana ed il nord Europa (Vienna-Bratislava-Budapest-Danzica-Riga) attraverso la realizzazione del «Corridoio Baltico-Adriatico» e, d'altra parte, il Triveneto e la Lombardia, evitando che si manifestino in prevalenza integrazioni orizzontali lungo corridoi di traffico che, nel centro-sud Europa, verrebbero a transitare a nord delle Alpi.

Da tali considerazioni è possibile comprendere il ruolo strategico che potrà essere assunto dell'Autostrada Regionale Cispadana, nel disegno complessivo della "Grande Rete" regionale. Ciò in ragione:

- della prevalente giacitura ovest-est che ne caratterizza lo sviluppo planimetrico;

- delle importanti potenzialità intermodali che la nuova funzione autostradale consentirà di attivare anche rispetto all'implementazioni delle molteplici offerte di mobilità e di servizi di area vasta, quali: i sistemi di trasporto ferroviario, aeroportuale e portuale.

La nuova mobilità di persone e merci afferente all'infrastruttura di progetto potrà trovare un efficiente quadro di relazioni nel più ampio sistema regionale dell'offerta differenziata ed intermodale dei trasporti, della logistica e dei servizi; essa, inoltre, potrà concorrere attivamente, in modo sinergico ed integrato con altre infrastrutture attive nel territorio regionale, al conseguimento degli obiettivi comunitari programmati per la sicurezza complessiva dei trasporti, per l'ambiente, per la salute umana e per la qualità della vita.

A scala regionale e locale inoltre, i principali obiettivi specifici posti alla base della realizzazione dell'opera sono:

- ✓ **contribuire alla rivitalizzazione economica dell'area sub-orientale della regione**, il cui territorio è caratterizzato, rispetto al modello dell'Emilia Centrale, dall'intreccio fra la persistenza di aspetti di marginalità rurale e il mancato decollo di un sistema di industrializzazione autonomo nei poli che rappresentano il principale riferimento dell'area: i distretti specialistici insediati nei comuni dell'area nord del modenese, la zona industriale di Ferrara e la zona industriale e portuale di Ravenna. Una nuova infrastruttura autostradale, che collega direttamente l'area sub-orientale con l'Emilia Centrale e da lì verso le grandi direttrici del traffico verso nord e nord-ovest, potrà portare benefici effetti in termini di abbattimento dei costi di trasporto su gomma di merci e persone da e verso le aree industriali dell'area sub-orientale, con una ricaduta positiva in termini di attrattività sulle imprese in cerca di nuovi siti produttivi;
- ✓ **creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso**, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili);
- ✓ **rendere più veloci i flussi di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna** che, in seguito alle politiche europee, si colloca in una posizione strategica all'interno del "Corridoio adriatico". La realizzazione della Cispadana, permettendo ai flussi merci di bypassare il nodo bolognese, potrebbe rendere più competitivo il trasporto merci via mare attraverso il sistema portuale ravennate;
- ✓ **migliorare l'accessibilità dei flussi turistici** verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;
- ✓ **rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese**, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese, favorendo, come previsto anche dalle scelte programmatiche del nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), la rilocalizzazione di attività produttive dalle zone di insediamento manifatturiero della via Emilia, oltre che da alcune aree del nord-est;
- ✓ contribuire al **miglioramento della connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord della Provincia di Modena**, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di

collegamento stradale e ferroviario che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla delocalizzazione produttiva di alcune multinazionali estere. La nuova Autostrada Regionale Cispadana potrebbe sostenere in modo significativo l'inserimento dell'intera area in una rete di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale;

- ✓ **ottimizzare la connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord delle Province di Parma e Reggio Emilia, rispetto alla nuova Autostrada Regionale Cispadana** e più in generale rispetto al corridoio cispadano, al fine di consolidare un efficiente sistema di mobilità e di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale.

La configurazione plano-altimetrica del tracciato è il risultato di un'accorta rivalutazione delle scelte effettuate in ambito di Progetto Preliminare e volta a perseguire la minor occupazione possibile del territorio agricolo attraversato; si leggano in tal senso la riconfigurazione delle protezioni antifoniche dell'infrastruttura e l'input progettuale assunto di contenere il più possibile l'altezza del rilevato garantendo sempre il rispetto dei franchi sui corsi d'acqua interferiti.

In merito alle preoccupazioni relative all'inquinamento dell'atmosfera ed alle condizioni sanitarie delle popolazioni interessate dalla realizzazione dell'opera si precisa che l'Appendice I dello SIA, relativa alla Valutazione di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto. Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

## **ID 65.0 - WWF SEZIONE ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030277)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala la voluminosità della documentazione e la difficoltà di analizzarla nel breve tempo concesso.*

*Indica l'impatto negativo all'interno della Pianura Padana, già fortemente inquinata, dato dalla costruzione di una nuova autostrada. Segnala la contraddizione con il PRIT e le direttive europee che chiedono di preferire il trasporto su ferrovia.*

*Chiede l'aggiornamento del progetto per quanto riguarda la parte sismica, a seguito degli eventi occorsi a Maggio 2012.*

*Afferma che nel territorio di Sant'Agostino l'alternativa migliore è la Dd, anche se presenta criticità.*

*Afferma che nel tratto in attraversamento delle Partecipanze di Cento tutte le alternative di tracciato presentano criticità.*

*Non concordando con le conclusioni dello SIA richiede che sia dato parere contrario.*

**Risposta:**

Si risponde per punti, così come è strutturato l'osservazione:

1a) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche -ambientali da esso esaminate.

1b) Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel *Quadro di Riferimento Programmatico* (elaborato 5868\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_01\_A). Inoltre, nell'Allegato A "*Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero*" (elaborato 5898\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RH\_01\_A), è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Il progetto risponde inoltre a specifici obiettivi e strategie a scala comunitaria, nazionale, regionale e locale.

Si precisa, infine, che le ulteriori argomentazioni generiche della presente osservazione sono del tutto analoghe a quanto contenuto nell'osservazione ID 43.0 - LEGAMBIENTE ONLUS (prot. MATTM DVA-00\_2013-0005684) della presente relazione, alla quale si rimanda per una visione delle risposte fornite.

1c) Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

2) Si segnala che richieste in merito agli impatti generati dalle alternative e dal tracciato di progetto sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 1.1.2 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 1.1.2 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta. Inoltre all'interno della presente documentazione, le osservazioni ID 6 e ID 84 sono relative al tema del confronto e della scelta delle alternative di Cento, mentre l'osservazione ID 29 è relativa a quelle di Sant'Agostino. A tutte queste osservazioni si rimanda per gli opportuni approfondimenti.

Conclusioni) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.

## **ID 66.0 - ROVERSI BIANCA VITTORIA, STUDIO DI MATTEO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030371)**

**Sintesi richiesta:** *Si esprimono le seguenti osservazioni a riguardo della variante operata sul tracciato della viabilità di adduzione D05 al fine di evitare la discarica di Molino Boschetti:*

- *l'area è a forte rischio idraulico, si teme che i rilevati possano costituire argini, formando acquitrini;*
- *il tracciato stradale passa all'interno della zona della discarica, area altamente inquinata e non adeguatamente monitorata;*
- *il monitoraggio delle falde non è rappresentativo perché fatto in stagione seccata, in più i livelli di falda sono variati in seguito al sisma;*
- *non si è considerato il fenomeno di liquefazione delle sabbie, non si sono eseguite indagini profonde per valutare gli impatti su falde e depositi gassosi e non è stata prodotta documentazione di dettaglio sulle faglie attive che hanno causato il sisma.*
- *Il secondo ponte sul Canale di Cento si trova all'interno di un'area tutelata dal PTCP, segnala l'incompatibilità dell'opera.*
- *l'area in sponda sinistra del canale di Cento è sottoposta a tutela da vincolo paesaggistico, nella progettazione non si sono valorizzati tali ambiti;*

*A seguito di queste considerazioni si propongono 2 varianti:*

- 1) tracciato della Bondeno-Cento come previsto nella prima versione del PP*

## 2) riqualificazione di via cavo napoleonico

Tutto ciò premesso gli scriventi hanno presentato ricorso al TAR.

### Risposta:

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:

- 1) è stata data continuità a tutti i corsi d'acqua intercettati, garantendo quindi che il deflusso delle acque avvenga come nella condizione ante opera. Nell'elaborato 5296\_PD\_0\_D00\_DWS00\_0\_WW\_CI\_02\_A (di cui si riporta di seguito uno stralcio) è possibile visionare le aree storicamente allagate per la zona in esame, si può notare che la funzione di scolo viene assolta dallo scolo Chiodarolo Vecchio e dal fosso Est Giordana, per entrambi i corsi d'acqua sono stati previsti appositi tombini al fine di garantirne la continuità.

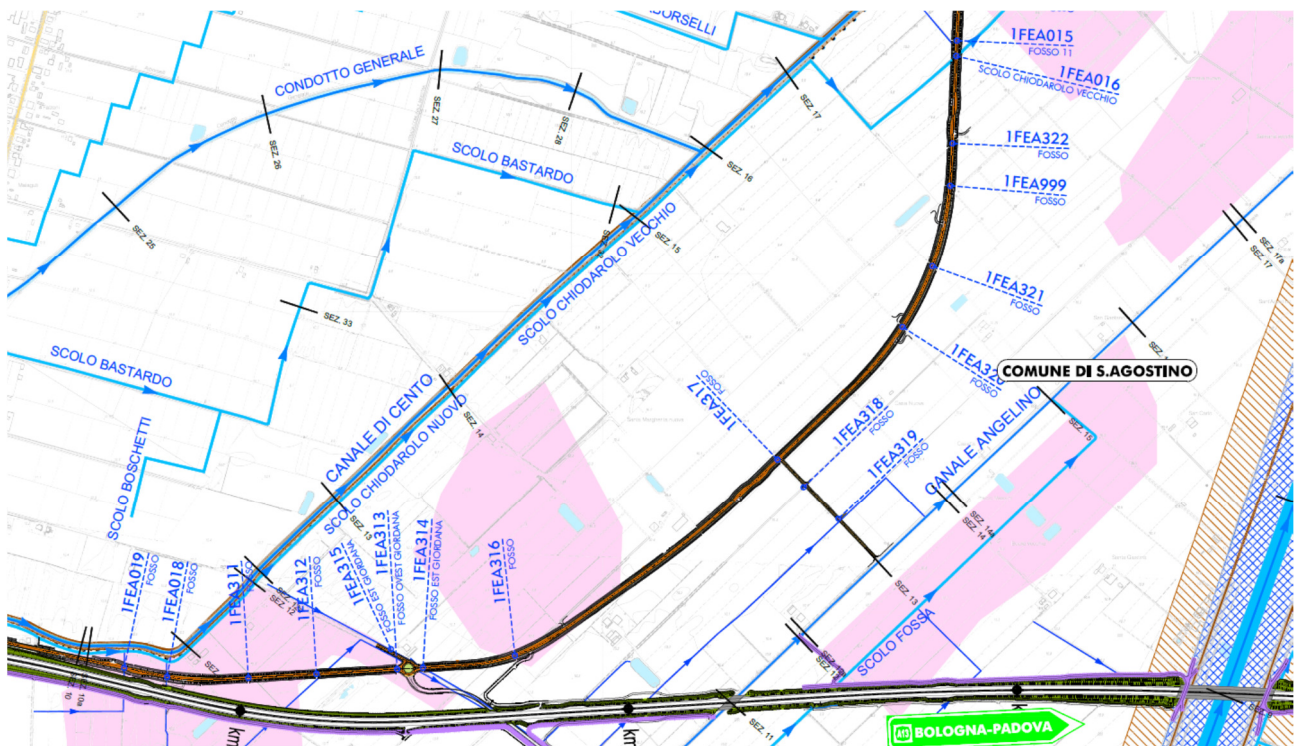


FIGURA 66.0-1 – AREE STORICAMENTE ALLAGATE

- 2) Il tracciato stradale della viabilità D05 è esterno all'area della discarica e alle sue fasce di rispetto, così come riscontrabile nell'elaborato 5197\_PD\_0\_D00\_D0000\_0\_00\_CO\_03\_A di cui si riporta sotto uno stralcio.

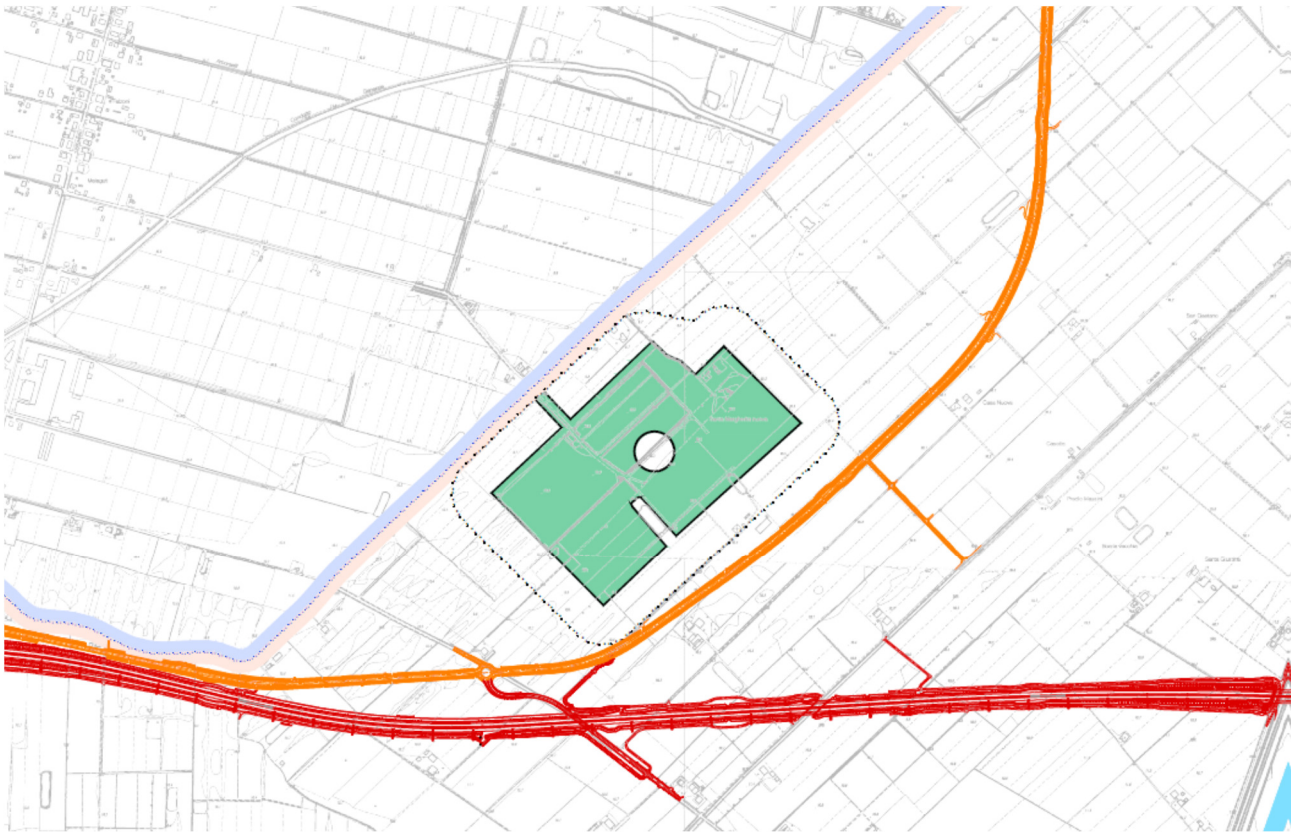


FIGURA 66.0-2 -PERIMETRO DISCARICA E FASCIA DI RISPETTO

3) La campagna di misurazione dei livelli di falda, effettuata durante un periodo estivo particolarmente siccitoso, ha evidenziato livelli molto più depressi rispetto a quelli che ragionevolmente ci si potrebbe aspettare nel periodo invernale. Per tali ragioni, così come riportato a pag. 60 della relazione 5217\_PD\_0\_D00\_D0000\_0\_GT\_RH\_01\_A, si sono utilizzati i dati forniti dal Servizio Geologico, Sismico e dei suoli della Regione Emilia Romagna, i quali hanno messo in evidenza nei periodi invernali delle soggiacenze prossime al piano campagna (20-30cm). Si segnala inoltre che il monitoraggio dei livelli di falda predisposto da ARC S.p.a. è tuttora in corso, al fine di raccogliere ulteriori dati propedeutici alla progettazione esecutiva.

4) Le analisi condotte in merito alle indagini in sito, alla caratterizzazione geotecnica ed alle verifiche nei confronti della liquefazione sono riportate nell'elaborato progettuale 5255\_PD\_0\_D05\_D0000\_0\_GT\_RB\_01\_A.

Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4, a cui si rimanda per le risposte.

5) In ottemperanza alla Normativa vigente sono state redatte apposite Relazioni Paesaggistiche per descrivere e consentire di valutare l'interferenza del tracciato autostradale e delle viabilità di adduzione con gli ambiti di territorio soggetti a vincoli paesaggistici ed ambientali. Il corpus documentale redatto, costituito da diversi elaborati relazionali e grafici, affronta tutti i temi relativi alle



valutazioni di compatibilità paesaggistica a partire dall'illustrazione dello stato attuale per poi affrontare le valutazioni degli impatti di progetto negli ambiti tutelati sino a presentare le azioni mitigative predisposte. Si ritiene pertanto che siano stati forniti tutti gli elementi necessari alla valutazione di compatibilità paesaggistica in conformità al DPCM 12/12/2005.

Si sottolinea inoltre che, in funzione del grado di integrazione conseguito tra i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale e la Relazione Paesaggistica, rispetto agli obiettivi di tutela e conservazione dei quadri paesaggistici esistenti, lo stesso SIA ha valutato la compatibilità paesaggistica delle opere rispetto agli elementi sottoposti a tutela insistenti sul territorio in esame (vedasi elaborati 6560\_PD\_0\_D00\_D0000\_0\_IA\_RG\_01\_A *Allegato 4: Viabilità di adduzione al sistema autostradale D04-08 (ex 1FE) Relazione 1/2* e 6561\_PD\_0\_D00\_D0000\_0\_IA\_RG\_02\_A *Allegato 4: Viabilità di adduzione al sistema autostradale D04-08 (ex 1FE) Relazione 2/2*).

6) Si rimanda alla risposta del punto 5)

In merito alle varianti proposte al tracciato della viabilità di adduzione Bondeno-Cento presente in PD, si segnala che tale tracciato è stato indicato dalla provincia di Ferrara in sede di Conferenza Di Servizi Preliminare con apposita osservazione, accolta dal presidente della Conferenza. Per approfondimenti a riguardo si veda la scheda 40.5 della relazione di ottemperanza (elaborato 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A).

## **ID 67.0 - ROVERSI BIANCA VITTORIA, STUDIO DI MATTEO (prot. MATTM DVA-00\_2012-0029609)**

**Sintesi richiesta:** *Premettendo che :*

*A) L'opera attraversa un territorio molto delicato dal punto di vista idrogeologico;*

*B) lo studio di traffico a corredo del PD e SIA si basa su dati pre-crisi, di conseguenza non attendibili;*

*C) l'autostrada porta un grande consumo di suolo*

*D) il progetto non considera gli eventi sismici del Maggio 2012 gli effetti del sisma non sono stati inseriti nel progetto;*

*Chiede un rinvio dei termini per aver modo di visionare in modo più approfondito la gran mole di documenti, successivamente chiede che sia dato parere negativo alla costruzione dell' opera .*

*Allega copia del ricorso al TAR.*

### **Risposta:**

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:

- a. L'osservazione in merito al rischio esondazioni risulta analoga a quella formulata dal MATTM all'interno della richieste di integrazioni, per la risposta vedasi punto 6.6 del documento REL.02 –

- relazione generale. Si segnala inoltre che la progettazione definitiva è stata svolta in accordo alle direttive e le indicazioni fornite dagli enti gestori dei corsi d'acqua.
- b. Per la risposta si veda quella fornita al punto ID 6.5 delle osservazioni del servizio VIA della Regione Emilia-Romagna, allegato RIC 7.1.1.1 - RELAZIONE OSSERVAZIONI RER.
  - c. Si informa che durante la fase di progettazione si è adottata l'accortezza di cercare di evitare, compatibilmente con le geometrie stradali necessarie, la cesura irregolare dei campi agricoli e la conseguente formazione di aree reliquate che, in una seconda fase, sono state inglobate in aree di mitigazione dell'autostrada o ricucite attraverso la fitta rete di strade poderali previste in progetto. Il tracciato di Progetto Definitivo è stato inoltre valutato mediante matrici di tipo qualitative afferenti al metodo Bresso "modificato", relative sia alla fase di cantiere che alla fase di esercizio. Per tali analisi si faccia riferimento all'elaborato 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A *Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione ambientale 2/2*. La sintesi delle valutazioni è riportata al paragrafo E.3.15.2. Si sottolinea infine, come all'interno delle matrici di valutazione, il tema del consumo di suolo, legato alla realizzazione dell'infrastruttura, sia stato approfonditamente indagato, in quanto ne è stato declinato l'impatto in relazione a diversi aspetti ambientali: il consumo di risorse, l'alterazione morfologica e paesaggistica dei luoghi, la sottrazione di habitat e la frammentazione di ecosistemi e la perdita di suolo agrario.
  - d. Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

## ID 68.0 - CRISTIAN VIAGGI (prot. MATTM DVA-00\_2012-0030667)

**Sintesi richiesta:** *Afferma che l'attuale strada provinciale Cispadana è una via di accesso per l'ospedale di Cona da parte dei territori ad ovest di Ferrara, la sostituzione con un'autostrada porterà enormi disagi alla popolazione. Chiede quindi che sia mantenuta la "superstrada" esistente e prolungata al posto dell'autostrada*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM al punto 6.4, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

**ID 69.0 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *Come premessa indica la necessità di costruire l'opera, specifica poi che la variante sud di Villanova verrà realizzata a cura della RER e che la progettazione è in corso a cura della provincia stessa. L'intento è quello di realizzarla in concomitanza con il cantiere autostradale.*

*Non rilevano problemi di compatibilità con il PTCP 2010, non si rilevano nemmeno elementi ostativi all'opera per quanto riguarda il PTQA a condizione che siano previste mitigazioni.*

*La provincia ritiene che debbano essere previste ulteriori mitigazioni e compensazioni.*

*Esprime parere FAVOREVOLE con prescrizioni.*

**Risposta:**

Si prende atto dell' avvio della progettazione della tangenziale di Villanova da parte della Provincia e del parere favorevole con prescrizioni dato al progetto di Autostrada Regionale Cispadana.

Nei successivi punti da ID 69.1 a 69.32 si fornirà puntuale risposta in merito alle richieste di prescrizioni formulate dalla Provincia.

**ID 69.1 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 1) Segnala che la configurazione dell'autostrada non sembra essere compatibile con la variante sud di Villanova, in particolare a nord dell' SV01 "Fantozza" non sembra esserci sufficiente spazio. Occorre poi mantenere il sottovia di svincolo esistente in modo che possa essere utilizzato dalla nuova strada. Chiedono che le opere di predisposizione alla variante Sud siano realizzati da ARC (prolungamento dei sottopassi, tombini e risoluzione interferenze)*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.14. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

**ID 69.2 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 2) Chiede di prevedere un accesso più diretto al casello di Reggiolo-Rolo per i veicoli provenienti da Sud, rimandando poi al successivo punto 18) del parere.*

**Risposta:**

Analogamente all'osservazione presentata, si rimanda per la risposta al punto ID 69.19.

**ID 69.3 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 3) Chiede che sulle intersezioni con strade comunali o provinciali di sezione ridotta, sia allargata la sede stradale in corrispondenza dell' intersezione al fine di aumentare la sicurezza degli utenti.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 69.4 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 4) Chiede di inserire portali di presegnalazione degli svincoli anche sulla viabilità di adduzione, segnalano la mancanza di elaborati relativi alla segnaletica.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

In merito alle tavole della segnaletica verticale e orizzontale, si precisa che sono state prodotte e che sono le seguenti:

- viabilità D02: 4930\_PD\_0\_D02\_DSE02\_0\_SE\_PP\_01\_A e 4931\_PD\_0\_D02\_DSE02\_0\_SE\_PP\_02\_A.
- viabilità D03: da 5107\_PD\_0\_D03\_DSE03\_0\_SE\_PP\_01\_A a 5111\_PD\_0\_D03\_DSE03\_0\_SE\_PP\_05\_A

**ID 69.5 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 5) ai fini di garantire lo svolgimento in sicurezza della manutenzione chiede che sulle opere d'arte siano previsti dei marciapiedi.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

## **ID 69.6 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 6) Chiede che siano previste piste di accesso ai fondi agricoli che resterebbero interclusi, anche utilizzando strade di accesso ai cantieri. Chiede altresì che siano previsti sottovia agricoli al fine di evitare la commistione del traffico agricolo e veicolare.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.7. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

## **ID 69.7 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 7) Chiede che siano evitati gli incroci a raso e rotatorie ravvicinate, aumentando la sicurezza e la velocità di percorrenza*

**Risposta:**

Per la risposta si rimanda a quella fornita al punto 3.7 delle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna.

## **ID 69.8 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 8) Chiede la realizzazione di un sottopasso al posto delle rotatorie poste su strada Viazza e Imperiale Inferiore.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si precisa inoltre che il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha richiesto, con propria nota 3.7, di fornire riscontro della funzionalità e sicurezza delle soluzioni progettuali adottate in Progetto Definitivo per le intersezioni sulle viabilità di adduzione D02 e D03. Si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto e agli allegati RIC 7.1.3.1 e RIC 7.1.4.1 per la dimostrazione della correttezza della soluzioni adottate in PD.

**ID 69.9 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 9) Chiede che il ponte sul fiume Enza sia predisposto per ospitare una pista ciclabile.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.16. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

**ID 69.10 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 10) Sullo svincolo destra-destra su via Bosa Est chiede sia previsto un cordolo a separazione delle carreggiate in mezzera della strada. Chiede inoltre di prevedere una corsia di accelerazione per facilitare l'immissione su Cispadana.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

**ID 69.11 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 11) Chiede la realizzazione di un sottopasso (in sostituzione dell'incrocio previsto in PD) su via Negre-via fosse Ardeatine*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si precisa inoltre che il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha richiesto, con propria nota 3.7, di fornire riscontro della funzionalità e sicurezza delle soluzioni progettuali adottate in Progetto Definitivo per le intersezioni sulle viabilità di adduzione D02 e D03. Si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto e agli allegati RIC 7.1.3.1 e RIC 7.1.4.1 per la dimostrazione della correttezza della soluzioni adottate in PD.

**ID 69.12 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 12) *Condividono l'introduzione della rotatoria al posto dell'incrocio previsto in PP per l'intersezione tra Cispadana e via Fermi, data la vicinanza di questa rotatoria con l'intersezione con via Negre ribadiscono la richiesta espressa al punto 11 (ID 69.11)*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si precisa inoltre che il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha richiesto, con propria nota 3.7, di fornire riscontro della funzionalità e sicurezza delle soluzioni progettuali adottate in Progetto Definitivo per le intersezioni sulle viabilità di adduzione D02 e D03. Si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto e agli allegati RIC 7.1.3.1 e RIC 7.1.4.1 per la dimostrazione della correttezza della soluzioni adottate in PD.

**ID 69.13 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 13) *Chiede che su via Spallanzani sia previsto un sottopasso agricolo al posto dell'incrocio*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si precisa inoltre che il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha richiesto, con propria nota 3.7, di fornire riscontro della funzionalità e sicurezza delle soluzioni progettuali adottate in Progetto Definitivo per le intersezioni sulle viabilità di adduzione D02 e D03. Si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto e agli allegati RIC 7.1.3.1 e RIC 7.1.4.1 per la dimostrazione della correttezza della soluzioni adottate in PD.

**ID 69.14 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 14) *Chiede che su via Margonara sia previsto un sottopasso agricolo al posto delle strade poderali che portano alla rotatoria di via Pandelici.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si precisa inoltre che il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha richiesto, con propria nota 3.7, di fornire riscontro della funzionalità e sicurezza delle soluzioni progettuali adottate in Progetto Definitivo per le intersezioni sulle viabilità di adduzione D02 e D03. Si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto e agli allegati RIC 7.1.3.1 e RIC 7.1.4.1 per la dimostrazione della correttezza della soluzioni adottate in PD.

**ID 69.15 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 15) *Chiede che su via Rizza sia previsto un sottopasso/cavalcavia al posto dell'incrocio.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si precisa inoltre che il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha richiesto, con propria nota 3.7, di fornire riscontro della funzionalità e sicurezza delle soluzioni progettuali adottate in Progetto Definitivo per le intersezioni sulle viabilità di adduzione D02 e D03. Si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto e agli allegati RIC 7.1.3.1 e RIC 7.1.4.1 per la dimostrazione della correttezza della soluzioni adottate in PD.

**ID 69.16 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 16) *chiede allungamento sottovia di strada Fantozza come predisposizione per variante Sud di Villanova.*

**Risposta:**

La richiesta della Provincia potrà essere trattata in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.



**ID 69.17 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 17) richiede che sia migliorata l'accessibilità alla zona industriale Ranaro, in considerazione del prevedibile aumento di traffico proveniente da Sud sulla SP 44.

**Risposta:**

La richiesta della Provincia era già stata formulata in sede di Conferenza Di Servizi Preliminare (si veda punto 12, scheda ID 56.1 della relazione di ottemperanza 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A), si riporta di seguito la risposta allora formulata dal Concessionario e ritenuta tuttora valida:

*“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.”*

**ID 69.18 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 18) chiede che siano fatte valutazioni per migliorare l'accessibilità dell'autostazione di Reggiolo per i veicoli provenienti da Sud. Lo studio dovrebbe portare ad un progetto definitivo, condiviso successivamente con Provincia e Comuni interessati, da elaborare entro l'inizio dei lavori.

**Risposta:**

L'osservazione era già stata formulata in sede di Conferenza di Servizi Preliminare dal Comune di Rolo, si ribadisce di seguito la risposta fornita in relazione di Ottemperanza (elaborato 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A), scheda 55.1, punto 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."*

#### **ID 69.19 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 19) In riferimento all'area di villa de Moll, chiede di studiare una variante altimetrica in modo da limitare gli impatti, aumentare le mitigazioni, di adottare strade poderali che si appoggino alle esistenti e di prevedere una poderale in complanare a sud della viabilità DO3.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM al punto 4.45, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

#### **ID 69.20 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 20) chiede di prevedere passaggi fauna anche sulle adduzioni e di potenziare la fascia arborea arbustiva.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM ai punti 4.17 e 4.18, si rimanda pertanto alla risposta data a tali punti.

#### **ID 69.21 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 21) Raccomanda che in fase di realizzazione sia posta attenzione alla conservazione del patrimonio forestale/arbustivo.*

**Risposta:**

L'elaborato 6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A Quadro di riferimento ambientale – Stato di fatto Relazione 2/3, valuta la presenza nell'area vasta di intervento di siepi, filari e boschi sia in riferimento alla componente ecosistemica naturale e seminaturale, sia nel contesto delle analisi riferite alla componente

paesaggio e sistema agricolo, agroalimentare e rurale. Tali elementi trovano opportuna rappresentazione cartografica nella serie di tavole allegate all'elaborato suddetto, denominate *Carta di sintesi delle caratteristiche del paesaggio*.

L'interferenza con aree boscate ripariali, filari e/o siepi ha rappresentato uno dei parametri di giudizio per la valutazione sia degli impatti determinati dalle alternative di tracciato studiate sia degli impatti ascrivibili al tracciato di progetto definitivo prescelto in relazione alla componente vegetazione e flora, al sistema agricolo, agroalimentare e rurale, al paesaggio e patrimonio storico – culturale, come evidenziato negli elaborati 6289\_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* e 6290\_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*, a cui si rimanda per eventuali approfondimenti.

Quest'ultimo elaborato illustra inoltre gli interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientali previsti, tra i quali figurano diverse tipologie di filari, siepi e boschi aventi funzione di mitigazione prevalentemente naturalistica e paesaggistica e di compensazione ecologico – naturalistica.

## **ID 69.22 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 21) Pur ribadendo la titolarità della Regione sia per gli aspetti di disciplina delle attività estrattive che per il percorso autorizzativo del progetto a valle del provvedimento VIA, ritiene che le previsioni già inserite nel PIAE/PAE possano garantire i fabbisogni di materiale da rilevato, non condivide quindi la proposta di avvicinamento dei poli estrattivi contenuta nell' Appendice II del SIA.*

### **Risposta:**

In riscontro a tale osservazione, si rimanda per una trattazione più generale alla risposta fornita alla richiesta di integrazione (punto 3.6) formulata dal MATTM e presente all'interno del documento REL.02.

## **ID 69.23 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 23) Chiede che per la liquefazione sia utilizzato M5,4 e che sia condotto uno studio delle frequenze proprie dei terreni.*

### **Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.3 e 3.4. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tali punti.

**ID 69.24 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 24) Chiede di aumentare le mitigazioni previste in PD con aree boscate al fine compensare l'inquinamento atmosferico.

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 4.20. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

**ID 69.25 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 25) chiede che le acque reflue industriali generate durante la fase di cantiere siano adeguatamente trattate prima dello scarico.

**Risposta:**

Le acque reflue industriali derivanti dal fronte avanzamento lavori di tutte le viabilità di adduzione, come riportato nelle apposite relazioni di cantierizzazione (elaborato 4968\_PD\_1\_D02\_DKK00\_0\_KK\_RT\_01\_A), saranno raccolte in vasche temporanee di raccolta reflui industriali e successivamente trasferiti nell'area di cantiere campo base per la depurazione negli impianti per reflui industriali.

**ID 69.26 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** OSS 26) chiede che anche per il casello di Reggiolo e per le viabilità di adduzione D02 e D03 sia previsto un sistema di trattamento delle acque meteoriche con trattamento in continuo analogo a quello autostradale.

**Risposta:**

La scelta di sottoporre le aree di autostazione, compresa quella di Reggiolo-Rolo, ad un sistema di trattamento delle acque meteoriche mediante fossi filtro, è illustrata e spiegata nella risposta fornita alla richiesta di integrazione 4.9 del MATTM. Tale soluzione è già rispondente alla vigente normativa in materia di gestione delle acque di prima pioggia.

In merito all'estensione del sistema chiuso con trattamento in continuo anche alle viabilità D02 e D03, si conferma la scelta progettuale effettuata in sede di redazione del Progetto Definitivo, presa in considerazione del volume di traffico presente sulle viabilità in oggetto.

**ID 69.27 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 27) Chiede che sugli impianti di trattamento acque siano svolti controlli periodici per garantirne il buon funzionamento.*

**Risposta:**

Sarà cura del Concessionario gestire tutti gli impianti di trattamento (i quali sono previsti solo lungo l'asse autostradale), assicurandone il perfetto funzionamento e l'efficienza. Il dettaglio delle manutenzioni da eseguire sarà riportato nel piano di manutenzione dell'opera allegato al Progetto Esecutivo.

**ID 69.28 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 28) Segnala che il Consorzio di Bonifica ha indicato come idraulicamente critiche le aree su cui sorge il casello di Reggiolo, chiede pertanto che sia realizzato il collettore fognario tra l'area industriale Rame e Ranaro e che si scarichi in questo.*

**Risposta:**

Nell'allegato parere del Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in destra Po si esprimono dubbi legati all'immissione sul Canale Fasolo dello scolo delle acque, per un totale di 290 l/s. Nel periodo estivo infatti si potrebbero verificare problemi nel caso di eventi atmosferici di forte intensità, contemporanei all'invaso del canale per le finalità irrigue che svolge. A tal riguardo si segnala la disponibilità del Concessionario ad approfondire il tema con Il Consorzio, il quale potrà fornire le relative indicazioni e prescrizioni in sede di Conferenza di Servizi e successivo Accordo Di Programma .

Il consorzio di Bonifica segnala anche l'attuale stato di promiscuità tra acque nere ed irrigue nei pressi della zona industriale Rame, prossima al futuro casello di Reggiolo-Rolo. Partendo da questa considerazione sullo stato attuale, la Provincia formula la richiesta di realizzare il collegamento fognario tra la zona industriale Rame e la zona industriale Ranaro.

Essendo gli apporti di acque nere dell'autostazione di Reggiolo-Rolo di modestissime entità, in quanto generati dai soli due bagni presenti a servizio del personale, e nullo il contributo di acque bianche perché interamente gestite attraverso i fossi filtro/di laminazione, non si ritiene di dover ricomprendere all'interno del progetto di Autostrada Regionale Cispadana la realizzazione del collettore fognario in oggetto.

**ID 69.29 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 29) Chiede che siano aumentate le piste ciclabili, in particolare il collegamento tra Villanova e l'area industriale Rame-Ranaro.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quanto espresso nella richiesta di integrazioni formulata dal MATTM al punto 4.48, si rimanda pertanto alla risposta data a tale punto.

**ID 69.30 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 30) Rimanda al parere di ARPA per l'impatto acustico, chiede di tener conto nella concorsualità anche della variante Sud di Villanova.*

**Risposta:**

Le osservazioni sul tema acustico pervenute da ARPA, e discusse in occasione degli incontri tenutisi nel mese di Gennaio 2013, sono state raccolte nel documento di Osservazioni del Servizio VIA Regionale alle cui risposte si rimanda per le puntuali controdeduzioni.

Si precisa che in fase progettuale il criterio della concorsualità, così come definito dal DM del 29/11/2000, è stato opportunamente tenuto in conto al fine anche di quantificare i necessari interventi di mitigazione acustica.

Nello specifico, relativamente alla tangenziale di Villanova "variante complanare alla SP43", si ritiene che la progettazione di tale viabilità debba tener conto del PD della Autostrada Regionale Cispadana, e dell'immissione acustica dovuta al traffico ivi circolante, nonché predisporre opportune mitigazioni acustiche secondo il criterio di concorsualità dato che la progettazione di tale viabilità è successiva alla presentazione del PD dell'autostrada.

**ID 69.31 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 31) Nella concorsualità per l'impatto acustico chiedono si tenga in conto A22 e di considerare gli impatti anche sul tratto di Cispadana provinciale esistente.*

**Risposta:**

In merito all'osservazione sulla concorsualità, si segnala che questa coincide con la richiesta di integrazioni 4.37 formulata dal MATTM, si rimanda pertanto ad essa per la risposta.

Lo studio acustico, redatto in base al DPR 142/2004, è stato condotto esclusivamente per le viabilità di nuova realizzazione facenti parte del Progetto di Autostrada Regionale Cispadana, non ritenendo il Concessionario di aver alcun titolo ad intervenire su viabilità gestite da altro Ente e già realizzate.

Si sottolinea inoltre come il corridoio Cispadano sia da tempo presente nella pianificazione Regionale, di conseguenza all'atto della progettazione delle mitigazioni acustiche sui tratti esistenti, si sarebbe dovuto considerare il flusso di traffico generato nell'ipotesi di completamento dell'intero asse.

Ove questo non fosse stato fatto, in base a quanto previsto dal DM 29.11.2000, spetta all'ente gestore dell'infrastruttura garantire il rispetto dei limiti di immissione stabiliti da Normativa, attuando piani di contenimento e abbattimento del rumore.

Si informa infine che, nelle successive fasi progettuali, saranno valutate le modalità di mitigazione da adottare qualora vengano esercitati diritti edificatori antecedenti la realizzazione dell'infrastruttura e venga verificato per i nuovi ricettori edificati, nelle fasce di rispetto autostradali, un impatto acustico causato dall'autostrada eccedente i limiti previsti dalla Normativa vigente.

## **ID 69.32 - PROVINCIA DI REGGIO EMILIA (prot. MATTM DVA-00\_2012-0031296)**

**Sintesi richiesta:** *OSS 32) In merito al monitoraggio ambientale, chiede siano seguite le indicazioni fornite da ARPA.*

### **Risposta:**

Le osservazioni sul monitoraggio ambientale pervenute da ARPA, e discusse in occasione degli incontri tenutisi nel mese di Gennaio 2013, sono state raccolte nel documento di Osservazioni del Servizio VIA Regionale e nella richiesta di integrazioni del MATTM alle cui risposte si rimanda per le puntuali controdeduzioni.

## **ID 70.0 - RIVARA GAS STORAGE (prot. DVA-00\_2012-0031650)**

### **Sintesi richiesta:**

*La società segnala l'interferenza tra il tracciato autostradale e il progetto di stoccaggio sotterraneo di gas naturale "Rivara Stoccaggio" della Soc. Rivara Gas Storage r.l. e la conseguente incompatibilità del tracciato di Cispadana con il rigasificatore, evidenziandone la priorità temporale del progetto di stoccaggio su quello autostradale. Segnala inoltre che hanno già ottenuto la VIA e che è in corso un ricorso al TAR contro la decisione del Ministero della Sviluppo Economico.*

*Alla luce di quanto esplicitato chiede di voler prescrivere gli opportuni adeguamenti del progetto proposto dalla Società Autostrada Regionale Cispadana.*

**Risposta:**

In relazione alla probabile interferenza tra il tracciato autostradale e il progetto sotterraneo di gas naturale "Rivara Stoccaggio" della Società Rivara Gas Storage r.l., si ritiene opportuno innanzi tutto evidenziare che ARC S.p.A. ha predisposto la progettazione definitiva di Autostrada Regionale Cispadana sulla base delle indicazioni/prescrizioni ricevute dalla concedente Regione Emilia Romagna, la quale ha condiviso il tracciato con tutti gli enti territoriali interessati già a partire dallo studio di fattibilità che risale all'anno 2006. In ordine invece, a detto progetto di stoccaggio, si precisa che il competente Ministero dello Sviluppo Economico con Decreto n. 2 del 06/08/2012, recependo il diniego all'intesa espresso dalla Regione Emilia Romagna, ha emesso provvedimento finale di rigetto all'istanza di autorizzazione della fase di accertamento della fattibilità del programma di stoccaggio di gas naturale, nonché, con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 3 aprile 2013, è stata rigettata l'istanza presentata in data 1 luglio 2002 dalla Independent Gas Management S.r.l., oggi Rivara Gas Storage S.r.l., per il rilascio della concessione di stoccaggio di gas naturale in unità geologica profonda "Rivara Stoccaggio" da realizzare in località Rivara.

Per le motivazioni sopra addotte, si ritiene che nessuna prescrizione debba essere applicata in capo ad ARC S.p.A. in quanto, considerato il provvedimento di rigetto del Ministero dello Sviluppo Economico del 3 aprile 2013 successivo tra le altre dell'osservazione sopra formulata, non sussiste interferenza alcuna tra il progetto autostradale e il progetto sotterraneo di gas naturale "Rivara Stoccaggio" della Società Rivara Gas Storage r.l.

**ID 71.0 - VACCARI DANIELE (prot. DVA-00\_2013-0000339)****Sintesi richiesta:** *Segnala che:*

- a) *Cispadana comporta un aumento della lunghezza dei percorsi;*
- b) *L'opera contravviene al protocollo di Kyoto portando ad un aumento delle emissioni di CO2;*
- c) *Alcuni territori, come le Partecipanze di Cento, sono soggette a tutela paesaggistica;*
- d) *sarebbe meglio spendere i 180 milioni di contributo regionale per sostenere la ricostruzione post-sisma;*
- e) *contesta l'avviso al pubblico dell'avvio del procedimento VIA in quanto è indicato che le osservazioni debbano essere inviate anche a ARC e Regione Emilia Romagna;*
- f) *nella zona di realizzazione della Bondeno-Cento esistono già numerose strade che converrebbe riqualificare;*
- g) h) i) j) k) *l'autostrada porterà un forte impatto sul territorio, in particolare sull'idrogeologia e sul sistema agricolo, compresi i maceri;*
- l) *segnala errori nella relazione paesaggistica;*



*Chiede pertanto che l'autostrada non sia costruita.*

**Risposta:**

Si risponde puntualmente alle osservazioni formulate:

a) L'analisi trasportistica redatta a supporto della progettazione definitiva (elaborato 0015\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RH\_01\_A) ha previsto la modellazione della rete stradale esistente ed in progetto nei vari scenari infrastrutturali considerati, ottenendo un grafo di quasi 7700 archi. La rete stradale descritta nel grafo del modello di simulazione è schematizzata come successione di archi che vengono descritti in base alle loro caratteristiche fisico – geometriche, specificando il tipo di arco, il numero di corsie, la lunghezza, la capacità di trasporto e la velocità di deflusso a rete scarica.

Il software di modellazione utilizza specifici algoritmi per calcolare i volumi di traffico sui singoli archi della rete stradale che permettono di simulare il comportamento degli automobilisti che sono portati a scegliere l'itinerario del viaggio minimizzando il costo generalizzato del trasporto, ovvero, la lunghezza dell'itinerario e gli eventuali costi monetari ed il tempo di viaggio; mentre i primi due parametri dipendono esclusivamente dalle caratteristiche fisiche della rete stradale, il tempo di viaggio è invece influenzato dai flussi di veicoli che occupano gli archi.

Il modello di simulazione è stato calibrato rispetto all'anno base 2010 per mezzo di 15 rilievi di traffico effettuati dalla Regione Emilia Romagna, 15 eseguiti da Steer Davies Gleave e 4 dalla Provincia di Modena, per quanto riguarda la rete locale. Per quanto riguarda la rete autostradale, sono state invece utilizzate tre sezioni sulla A22, una sulla A13 ed una sulla A1.

Di conseguenza i volumi di traffico restituiti dal modello tengono in considerazione il comportamento degli utenti, i quali non sempre scelgono il percorso più breve ma considerano anche il parametro VOT, vale a dire il valore dato al tempo impiegato per la percorrenza, preferendo quindi i percorsi più veloci. Ne è un esempio proprio la S434 Transpolesana che a seguito dell'apertura di Autostrada Cispadana subisce una diminuzione di traffico, così come si può notare dalla rete differenza riportata a pag. 130 dello studio di traffico.

L'allungamento di alcuni percorsi non rappresenta quindi indice di mancata efficienza trasportistica dell'infrastruttura.

b) le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni. Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente

confermate nel PRIT 2010. La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010). Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

- c) L'unicità e il pregio dell'ambito delle Partecipanze Agrarie di Cento sono stati debitamente tenuti in conto durante la fase di redazione del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale con la comparazione di diverse alternative plano-altimetriche e con la scelta della configurazione caratterizzata da maggior efficienza dal punto di vista trasportistico e miglior compatibilità paesaggistico – ambientale rispetto al territorio e alla Comunità nonché con la predisposizione di accortezze estetiche (barriere acustiche e manufatti strutturali) che garantissero un più corretto inserimento dell'infrastruttura nel territorio attraversato. Per gli ulteriori approfondimenti svolti relativi all'ambito delle Partecipanze si rimanda alla risposta alla nota formulata in tal senso dal MATTM ai punti 4.41 e 4.42.
- d) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- e) Non si ritiene che l'osservazione possa orientare o ulteriormente informare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso non avendo alcuna attinenza con le problematiche ambientali da esso esaminate.
- f) Il Progetto Definitivo della viabilità di adduzione Bondeno-Cento 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 formulati in sede di Conferenza dei Servizi Preliminare, in particolare da parte della provincia di Ferrara (si veda a tal proposito la scheda 40.5 della relazione di ottemperanza, elaborato 0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A).
- g) Si precisa che i fossi di guardia al piede del rilevato sono impostati in modo da garantire la laminazione delle acque di piattaforma prima del collegamento ai canali recettori. La necessità di contenere le portate scaricate nel reticolo idrico superficiale e nel contempo l'esigenza di limitare l'impatto sul territorio della nuova opera in termini di aumento delle superfici impermeabili determina il dimensionamento dei fossi di guardia, ovvero le dimensioni dei fossi sono ricavate in modo da garantire lo scarico controllato delle portate idrauliche assumendo come limite di scarico i valori richiesti dal Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara.

h) si informa che durante la fase di progettazione si è adottata l'accortezza di cercare di evitare, compatibilmente con le geometrie stradali necessarie, la cesura irregolare dei campi agricoli e la conseguente formazione di aree reliquate che, in una seconda fase, sono state inglobate in aree di mitigazione dell'autostrada o ricucite attraverso la fitta rete di strade poderali previste in progetto. Si sottolinea inoltre che, come indicato nell'elaborato 6290\_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*, a cui si rimanda per eventuali approfondimenti, le aree di cantiere, in seguito alla dismissione, saranno oggetto di ripristino agronomico finalizzato a restituire la capacità agronomica dei terreni interessati. Il quadro degli interventi di mitigazione previsti per il sistema agroalimentare e rurale prevede, come accennato, l'assunzione del contenimento dell'uso del suolo agricolo (e delle migliori classi di capacità d'uso) fra i criteri progettuali di scelta. In generale, la misura più importante ed efficace per prevenire e contenere l'uso della risorsa suolo (inteso qui come sottrazione di superfici agrarie produttive) risiede, oltre che nell'ascolto preventivo del territorio e degli agricoltori e nelle valutazioni multi criteri nella scelta di macro alternative di tracciato, nella posizione e nella geometria delle opere maggiormente invasive, quali svincoli, aree di esazione, aree di servizio. Questo criterio, adottato nel progetto della Cispadana, ha puntato a limitare l'occupazione di nuove terreni ma anche a creare situazioni di maggiore protezione (a fronte dell'inevitabile consumo di suolo) rafforzando siepi, filari, zone perfluviali come già accennato.

Il progetto della Cispadana prevede inoltre una serie di opere per lo scavalco dell'autostrada e per il ripristino delle reti viarie interferite dal tracciato autostradale. Le opere progettate per la riconnessione del sistema della viabilità intersecata risultano di due tipi: quelle di attraversamento vere e proprie e la nuova viabilità appositamente realizzata per la riconnessione della maglia della viabilità rurale. Quest'ultima deriva in parte dalla viabilità di cantiere che, ove previsto, verrà lasciata a disposizione del territorio.

Il sistema primario viene inoltre inteso dal progetto non solo per gli aspetti produttivi, ma anche per le funzioni non produttive, ovvero per quegli elementi materiali e immateriali che testimoniano le relazioni di una comunità col territorio; in questo caso si parla più propriamente di territorio rurale (o campagne), inteso come patrimonio, come giacimento di valori connessi alla storia, alle peculiarità ambientali, culturali e sociali e non come semplice spazio economico astratto. Le interferenze generate dall'infrastruttura col sistema rurale possono riguardare la vivibilità e l'attrattività del territorio, che può subire un pregiudizio e vedere ridotte alcune potenzialità multifunzionali.

Rientra in questa categoria il degrado del paesaggio rurale, che oggi è ritenuto parte integrante delle produzioni agricole. Fra le interferenze su questo sistema si cita anche l'interruzione della viabilità locale (di ordine comunale e rurale) in precedenza trattata qualora venga ridotta la capacità di spostamento delle popolazioni che vivono in tali zone.

Per il progetto Cispadana, la depressione dei valori tipici della ruralità verrà attenuata, parzialmente ripristinata e ove possibile contrastata e migliorata rispetto alle condizioni attuali attraverso le misure

integrate progettate per il sistema naturale; si tratta, in particolare, delle siepi, dei filari arborei arbustivi e delle aree boscate e naturaliformi che verranno realizzate in prossimità all'asse stradale.

A queste misure di carattere naturalistico vanno pertanto riconosciuti vari benefici nella logica dell'integrazione progettuale, dal momento che possono schermare le coltivazioni prossime al tracciato, permettono di incrementare il patrimonio arboreo nell'area e contribuiscono a qualificare i valori complessivi di naturalità e paesaggistici dell'infrastruttura. Le loro funzioni sulla connessione di reti ecologiche saranno associate al carattere di stepping stone e, si ritiene, che la loro presenza possa avere un ruolo anche nel contenimento del consumo di suolo derivante dalle potenziali espansioni urbanistiche al margine dell'autostrada.

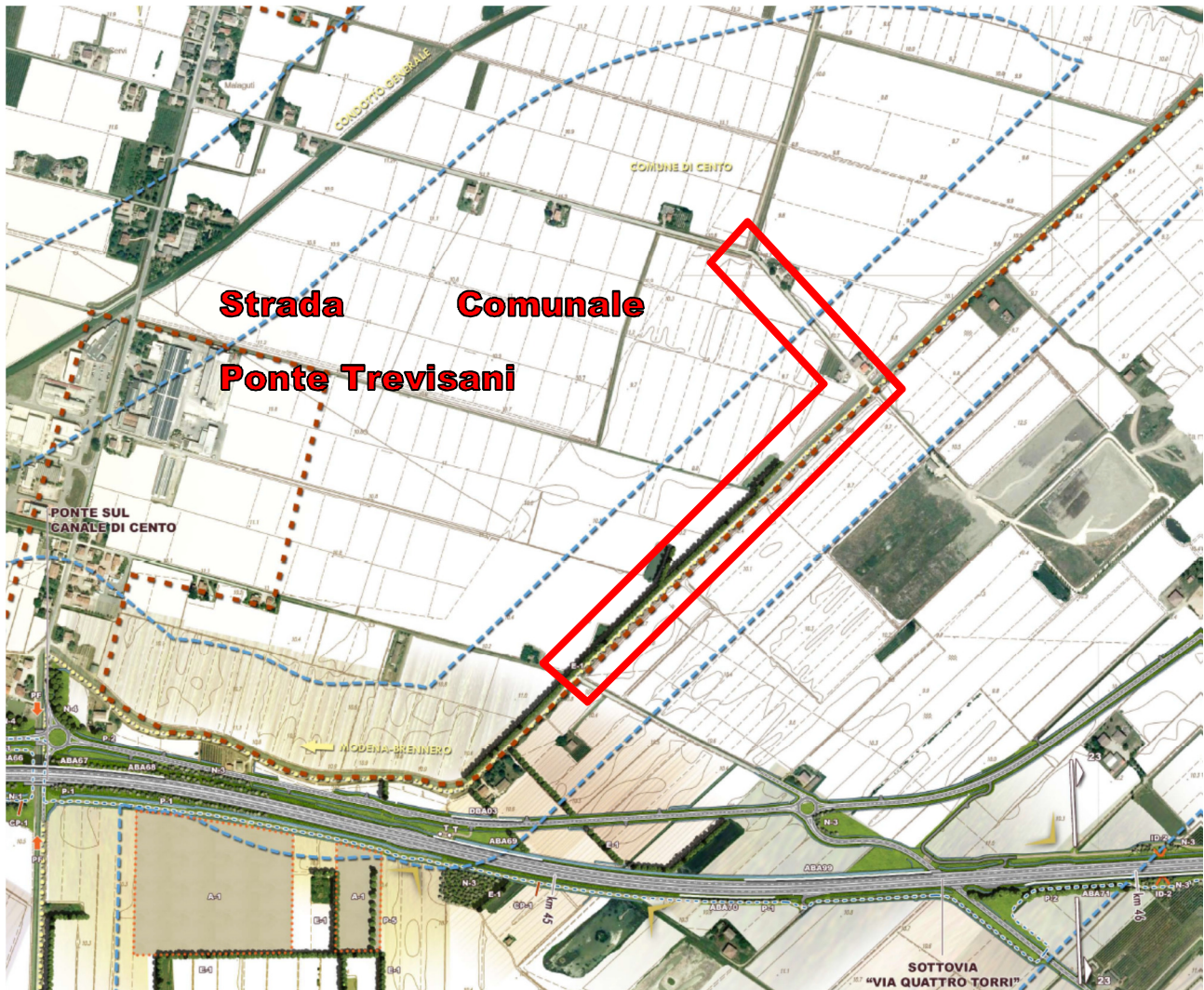
Le strutture arboree seminaturali, realizzate con set di specie autoctone, costituiranno infine un serbatoio e un'area rifugio per tutta una serie di organismi ausiliari (insetti, acari) predatori di insetti fitofagi dannosi alle colture, soprattutto di quelle orto-frutticole; in tal modo le siepi ed i filari in progetto contribuiranno alla gestione integrata dell'agro-ecosistema frutticolo.

- i) Si sottolinea che all'interno delle matrici di valutazione dello SIA, il tema del consumo di suolo, legato alla realizzazione dell'infrastruttura, sia stato approfonditamente indagato, in quanto ne è stato declinato l'impatto in relazione a diversi aspetti ambientali: il consumo di risorse, l'alterazione morfologica e paesaggistica dei luoghi, la sottrazione di habitat e la frammentazione di ecosistemi e la perdita di suolo agrario. In merito alla riconnessione dei fondi agricoli interferiti, tale osservazione coincide con la richiesta di integrazione 1.3 formulata dal MATTM, si rimanda pertanto alla risposta riportata nel documento REL.02 – relazione generale.
- j) In merito alle segnalazioni di natura archeologica, tale osservazione è analoga alla richiesta di integrazione 6.5 formulata dal MATTM, si rimanda pertanto alla risposta riportata nel documento REL.02 – relazione generale. Nel contesto delle analisi svolte nello Studio di Impatto Ambientale sono stati valutati gli impatti determinati sui maceri (censiti puntualmente nell'elaborato 6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A Quadro di riferimento ambientale – Stato di fatto Relazione 2/3, paragrafo D.9.3.1) nel contesto delle analisi condotte in riferimento alla componente acque superficiali (vedasi elaborato 6289\_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, paragrafi E.2.1.5, E.2.2.5, E.2.3.5 ed elaborato 6290\_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, paragrafo E.3.5 a cui si rimanda per eventuali approfondimenti). Il censimento dei maceri (eseguito nel 2011 in periodo estivo ed autunnale), è stato condotto su un'area buffer di 1000 m per lato rispetto all'asse autostradale, complessivamente pertanto si sono visitate e raccolte informazioni per una fascia di 2000 m. Tale censimento seppur condotto con finalità idrologiche e idrauliche, riporta numerosi dati puntuali relativi alle caratteristiche ambientali di queste zone umide che ne consentono una caratterizzazione naturalistica-ambientale basata sulla vocazionalità ad ospitare biocenosi naturali e/o seminaturali. La scheda di censimento comprende le seguenti voci:

- la codifica, cioè l'assegnazione di un *codice* univoco per ogni macero;

- la data del rilievo per disporre di un riferimento temporale del censimento;
  - la proprietà, per sapere se la proprietà è privata o pubblica;
  - l'ubicazione, sia a grande scala (Località, Comune, Provincia) che puntuale (Progressiva ettometrica e coordinate Gauss-Boaga riferite al Fuso Ovest con Datum WGS84);
  - caratteristiche idrografiche che riportano le dimensioni dell'invaso, l'area, la presenza d'acqua e l'uso. In alcuni casi sia la presenza d'acqua sia l'uso sono riferiti al momento del sopralluogo ma possono variare con la stagione;
  - caratteristiche morfologiche che riportano la presenza di eventuali fenomeni erosivi nonché la presenza di opere di difesa e protezione delle sponde;
  - caratteristiche ambientali che rappresentano il dato maggiormente importante del macero per il quale si sono raccolte più informazioni specifiche nonostante il censimento non avesse obiettivi di carattere naturalistico pertanto le informazioni raccolte sono di carattere generale e talvolta non esaustive; esse comprendono la individuazione/caratterizzazione (dove possibile) di: vegetazione acquatica, vegetazione spondale, vegetazione riparia, presenza di pesci, anfibi, uccelli e mammiferi nonché una breve descrizione del territorio circostante entro cui si inserisce il macero;
  - stato del luogo: in termini qualitativi si è definito un livello di qualità ambientale organizzato in ottimo, buono, discreto, e scadente;
  - note, cioè tutte le informazioni che si conoscono, non ricollegabili alle voci precedenti;
  - rilievo fotografico per ogni macero visitato sono state scattate alcune fotografie.
- k) In ottemperanza alla Normativa vigente sono state redatte apposite Relazioni Paesaggistiche per descrivere e consentire di valutare l'interferenza del tracciato autostradale e delle viabilità di adduzione con gli ambiti di territorio soggetti a vincoli paesaggistici ed ambientali. Il corpus documentale redatto, costituito da diversi elaborati relazionali e grafici, affronta tutti i temi relativi alle valutazioni di compatibilità paesaggistica a partire dall'illustrazione dello stato attuale per poi affrontare le valutazioni degli impatti di progetto negli ambiti tutelati sino a presentare le azioni mitigative predisposte. Si ritiene pertanto che siano stati forniti tutti gli elementi necessari alla valutazione di compatibilità paesaggistica in conformità al DPCM 12/12/2005. Si precisa infine che il tracciato stradale della viabilità D05 è esterno all'area della discarica e alle sue fasce di rispetto, così come riscontrabile nell'elaborato 5197\_PD\_0\_D00\_D0000\_0\_00\_CO\_03\_A.
- l) In relazione al primo punto della richiesta, in fase di riesame della documentazione afferente alla schedatura degli edifici rurali e vincolati, di interesse storico-architettonico e di pregio storico-testimoniale (6723\_PD\_0\_000\_00000\_0\_RP\_SH\_01\_A e 6724\_PD\_0\_000\_00000\_0\_RP\_SH\_02\_A a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) allegati alla Relazione Paesaggistica redatta per l'asse autostradale di progetto, non sono stati riscontrati gli errori rilevati dal richiedente. E' opportuno specificare tuttavia che eventuali refusi o imprecisioni circa il corretto nome della via di ubicazione o circa la presenza di attività agricola in essere non inficia comunque la validità delle analisi conoscitive condotte, finalizzate prevalentemente a valutare le caratteristiche architettoniche e di conservazione





STRALCIO DELL'ELABORATO DI RELAZIONE PAESAGGISTICA TAVOLA 6756\_PD\_0\_000\_00000\_0\_RP\_P5\_11\_A  
PLANIMETRIA DI PROGETTO E SEZIONI CARATTERISTICHE CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E  
DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AGRO-AMBIENTALE – Tav. 11/14

## ID 72.0 - COMUNE DI ROLO (DVA-00\_2013-0000406)

**Sintesi richiesta:** *Come premessa indica la necessità di costruire l'opera, specifica poi che la variante sud di Villanova verrà realizzata a cura della RER e che la progettazione è in corso a cura della provincia.*

*Non rilevano problemi di compatibilità con il PTCP 2010, non si rilevano nemmeno elementi ostativi all'opera per quanto riguarda il PTQA a condizione che siano previste mitigazioni.*

*Esprime parere FAVOREVOLE con prescrizioni*

### Risposta:

Si prende nota del parere favorevole e della compatibilità con il PTCP 2010.

---

**ID 72.1 - COMUNE DI ROLO (DVA-00\_2013-0000406)**

---

**Sintesi richiesta:** *OSS 1) Si chiede di prevedere un accesso più diretto e agevole al casello di Reggiolo Rolo.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quella formulata dalla Provincia di Reggio Emilia (ID 69.18) e riporta precedentemente. Si rimanda pertanto ad essa per la risposta.

---

**ID 72.2 - COMUNE DI ROLO (DVA-00\_2013-0000406)**

---

**Sintesi richiesta:** *OSS 2) Si chiede di studiare percorsi per facilitare l'accesso al casello di Reggiolo-Rolo dei veicoli provenienti da Sud.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quella formulata dalla Provincia di Reggio Emilia (ID 69.18) e riporta precedentemente. Si rimanda pertanto ad essa per la risposta.

---

**ID 72.3 - COMUNE DI ROLO (DVA-00\_2013-0000406)**

---

**Sintesi richiesta:** *OSS 3) Il Comune contesta i risultati dello studio di traffico affermando che la diminuzione di traffico enunciata in relazione di ottemperanza non pare giustificabile.*

**Risposta:**

La risposta riportata nella relazione di ottemperanza (0003\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RG\_02\_A) deriva da una dettagliata analisi trasportistica supportata da un modello di simulazione calibrato con i volumi di traffico rilevato allo stato attuale. Confermiamo quindi che le analisi sul traffico veicolare previsto nel Comune di Rolo e riportate in dettaglio nella relazione di ottemperanza sono robuste e affidabili.



## ID 72.4 - COMUNE DI ROLO (DVA-00\_2013-0000406)

---

**Sintesi richiesta:** *OSS 4) Chiede di considerare la concorsualità di Cispadana e A22 nella valutazione dell'impatto acustico*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quella formulata dalla Provincia di Reggio Emilia (ID 69.31) e riporta precedentemente. Si rimanda pertanto ad essa per la risposta.

## ID 73.1 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)

---

**Sintesi richiesta:** *Chiede che sia adottata una diversa soluzione per lo svincolo di Ferrara, integrandolo con la tangenziale.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.12. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

## ID 73.2 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)

---

**Sintesi richiesta:** *Chiede che la rotatoria che collega la SS64 alla tangenziale Ovest sia spostata a Sud, in corrispondenza dell'intersezione con via Corazza.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quella formulata dalla Provincia di Ferrara (ID 21.11) e riporta precedentemente. Si rimanda pertanto ad essa per la risposta.

## ID 73.3 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)

---

**Sintesi richiesta:** *In merito al cantiere chiede:*

- *che i mezzi di trasporto inerti siano muniti di telone;*
- *che le piste di cantiere siano costantemente tenute umidificate per evitare polvere ;*
- *che nei cantieri siano prese misure per evitare la dispersione di polveri;*

- che prima dell'accantieramento del campo nel casello di Ferrara Sud sia fornito uno schema dettagliato con gli impianti e le sorgenti di emissioni in atmosfera;

- che prima dell'accantieramento sia fornito al Comune un dettagliato piano del traffico con evidenziati i flussi, considerando anche le sovrapposizioni con altri cantieri;

**Risposta:**

In merito ai primi tre punti della presente richiesta si evidenzia che, nell'elaborato 3528\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_RT\_01\_A "Localizzazione cantieri – Relazione" capp. 10.3.3 e 10.3.5, sono descritti tutti gli interventi di mitigazione adottati in fase di cantiere per contenere la potenziale dispersione di polveri. In particolare si prevede:

- "...l'impiego di mezzi pesanti con cassoni coperti da teloni per limitare ulteriormente il sollevamento e la dispersione verso le aree limitrofe...";

- "... la periodica pulizia, irrorazione ed umidificazione delle piste di cantiere nei periodi di maggiore siccità e comunque nei periodi in cui il fondo diminuisca in maniera tale da consentire la significativa formazione di polveri".

In relazione al quarto punto si evidenzia che nell'elaborato 3564\_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" – TAVV. 10.1 e 10.2, sono riportati i lay-out di dettaglio dell'area di cantiere ubicata in prossimità del casello di Ferrara Sud. In tali elaborati sono rappresentati gli elementi che afferiscono sia alle reti impiantistiche, che agli impianti fissi previsti. Ulteriori livelli di approfondimento saranno forniti nell'ambito della successiva fase di progettazione esecutiva degli stessi.

Per quanto riguarda le argomentazioni riportate nell'ultimo punto della presente richiesta si evidenzia che, ad integrazione di quanto contenuto nel documento 3528\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_RT\_01\_A "Relazione"-cap. 2.3.2 afferente al piano di traffico in fase di cantiere, nell'ambito delle integrazioni al Progetto Definitivo e SIA fornite in risposta alle richieste di chiarimenti e integrazioni conseguenti alla nota n°0002050 del 10/06/2013 della CT VIA, è stata sviluppata ulteriore documentazione di dettaglio in cui si sono riportati i flussi dei mezzi operativi, lungo i percorsi utilizzati durante le fasi realizzative delle opere in progetto (vedasi in particolare gli elaborati QPRG3.3.1.3 "Grafo dei mezzi d'opera utilizzati durante il processo realizzativo. FASE 1 - TAV. 3/3" e QPRG3.3.1.6 "Grafo dei mezzi d'opera utilizzati durante il processo realizzativo. FASE 2 - TAV. 3/3").

## ID 73.4 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)

**Sintesi richiesta:** *Chiede che con l'entrata in funzione dell' autostrada venga condotto un monitoraggio del traffico al fine di validare le conclusioni dello SIA. Chiede che tale monitoraggio venga ripetuto anche con l'entrata a regime dell'autostrada.*

### **Risposta:**

Al fine di valutare i risultati riportati nello SIA, diversamente da un monitoraggio dei flussi di traffico che potrebbe risultare poco indicativo circa l'efficienza delle misure di mitigazione predisposte, è previsto nel Progetto Definitivo un Piano di Monitoraggio Ambientale finalizzato all' individuazione delle metodologie più adatte alla rilevazione dei parametri indicatori della situazione ambientale e della sua evoluzione nel tempo rispetto le azioni di progetto, sia in fase di cantiere che di esercizio.

Il monitoraggio ambientale persegue i seguenti obiettivi:

- Verificare gli impatti del progetto emersi all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sia per la fase di costruzione che per la fase d'esercizio.
- Correlare gli stati Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam.
- Sorvegliare la situazione ambientale durante la fase di costruzione, al fine di rilevare prontamente situazioni non previste e/o criticità ambientali e di predisporre ed attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive.
- Verificare l'efficacia delle misure di mitigazione.
- Effettuare, nelle fasi di costruzione e di esercizio, gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti, e delle eventuali prescrizioni e raccomandazioni formulate nel provvedimento di compatibilità ambientale.
- Consentire agli organi preposti alla verifica della situazione ambientale un accesso organico e diretto alle informazioni desunte dal monitoraggio effettuato.

## ID 73.5 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)

**Sintesi richiesta:** *Chiede che prima dell'accantieramento, ove non sia possibile convogliare gli scarichi a fognature, venga chiesta istanza di autorizzazione allo scarico al competente ente. Chiede che contestualmente siano presentate le planimetrie delle reti di scolo e che i maceri non siano utilizzati per la raccolta delle acque dei piattaforma. Chiede inoltre che per la fase di esercizio vengano richieste specifiche autorizzazioni allo scarico.*

### **Risposta:**

Nell'elaborato 3528\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_RT\_01\_A "Localizzazione cantieri – Relazione" capitolo 4.1.2, è previsto:

*"... se possibile i reflui saranno convogliati a pubblica fognatura realizzando collettori di allaccio. In caso tale allaccio non sia possibile si provvederà ad attrezzare il cantiere con impianti di depurazione differenziati per i reflui civili ed industriali. Gli eventuali impianti di depurazione dei reflui domestici saranno del tipo ad ossidazione totale realizzati in monoblocco prefabbricato, singoli od in parallelo, dimensionati in funzione del numero medio di addetti previsto in cantiere con scarico controllato nella rete idrica superficiale.*

*... Tutti gli eventuali scarichi nel reticolo idrico dovranno essere autorizzati dalle competenti Amministrazioni Provinciali per gli aspetti qualitativi e quantitativi; per quest'ultimi occorrerà l'autorizzazione anche da parte dell'Ente gestore generalmente Consorzi di Bonifica".*

In ragione di quanto premesso, quindi, durante la successiva fase esecutiva, saranno formalizzate le richieste all'Ente territorialmente competente, al fine di ottenere l'autorizzazione di scarico nei termini previsti dalla normativa vigente. Si evidenzia, inoltre, che l'elaborato 3564\_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" – TAVV. 10.1 e 10.2 riporta le planimetrie di dettaglio delle reti di scolo previste nell'ambito del cantiere fisso ubicato nel territorio del Comune di Ferrara.

Per quanto riguarda le richieste di autorizzazioni per gli scarichi in fase di esercizio, dal momento che tali autorizzazioni afferiscono a fasi progettuali di maggior dettaglio rispetto alla progettazione definitiva (fasi costruttive), si ottempererà alla richiesta di rilascio di tutte le autorizzazioni e concessioni previste dalla normativa vigente durante la fase preparatoria all'impianto di cantiere.

## **ID 73.6 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)**

**Sintesi richiesta:** *Per la realizzazione delle fondazioni profonde dovranno essere utilizzate tecnologie e tipologie di materiali che consentano di limitare gli impatti sulle acque di falda e sulle costruzioni limitrofe e sulle sponde dei corsi d'acqua.*

### **Risposta:**

Nel Progetto Definitivo sono previste sostanzialmente due tipologie di fondazioni profonde: pali e diaframmi.

I pali costituiscono elementi di tipo puntuale, aventi diametro compreso tra 800 e 1500 mm e lunghezza variabile in funzione dell'opera. Una volta realizzati, proprio per la loro caratteristica di essere opere di tipo puntuale, non costituiscono ostacolo alla circolazione delle acque profonde e quindi non alterando il naturale livello di falda. Durante le fasi di realizzazione, in determinate tipologie di terreno può essere necessario ricorrere a sistemi di sostegno provvisorio delle pareti di scavo del palo trivellato, questo viene garantito mediante l'uso di miscele polimeriche biodegradabili, escludendo quindi possibili contaminazioni della falda.

I diaframmi sono invece opere di tipo lineare, in grado di costituire una barriera alla circolazione delle acque sotterranee. Proprio per questa loro caratteristica sono stati utilizzati nel caso di scavalco di corsi d'acqua al fine di rafforzare gli argini esistenti, eliminando il rischio di collasso causato dall'erosione e le problematiche legate ai moti di filtrazione all'interno dell'argine stesso. Questa scelta, condivisa con gli enti gestori dei corsi d'acqua, mira a garantire la sicurezza idraulica richiesta nell'osservazione del Comune di Ferrara.

Come nel caso dei pali, anche per il sostegno degli scavi dei diaframmi è previsto l'uso di miscele polimeriche biodegradabili.

### **ID 73.7 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)**

---

**Sintesi richiesta:** *Chiede che sia fatta costante manutenzione ai fossi di scolo, anche di quelli derivanti dalla scolo dei campi. In particolare la manutenzione andrà fatta per gli impianti di trattamento. Prima degli scarichi andranno ottenute le relative autorizzazioni.*

**Risposta:**

Il Concessionario eseguirà regolare manutenzione di tutte le opere idrauliche di proprietà, compresi gli impianti di trattamento delle acque meteoriche. Il dettaglio delle manutenzioni da eseguire sarà riportato nel piano di manutenzione dell'opera allegato al Progetto Esecutivo.

Si conferma inoltre che prima dello scarico nei corpi ricettore verranno richieste tutte le autorizzazioni previste dalla legge.

### **ID 73.8 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)**

---

**Sintesi richiesta:** *Nei cantieri ove è previsto lo stoccaggio di carburanti, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti per evitare l'inquinamento del suolo e sottosuolo.*

**Risposta:**

Al fine di evitare fenomeni di inquinamento del suolo e sottosuolo, oltre a quanto previsto dalle normative, è prevista anche la pavimentazione dei piazzali dei cantieri base dove è previsto lo stoccaggio di oli e carburanti.

**ID 73.9 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)**

**Sintesi richiesta:** *Prima dell' accantieramento del campo base di Ferrara Sud andrà presentata una planimetria con indicati i principali impianti e le mitigazioni dei possibili impatti.*

**Risposta:**

In fase di Progetto Definito sono state redatti schemi dell'area di cantiere prevista presso il Casello di Ferrara Sud con l'indicazione e la descrizione dei principali impianti tecnologici previsti nonché delle misure adottate per la mitigazione degli impatti riscontrati.

Ulteriore documentazione di dettaglio sarà redatta nelle successive fasi progettuali.

**ID 73.10 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)**

**Sintesi richiesta:** *Chiede che il "Piano di gestione operativa delle rocce da scavo" sia aggiornato in base al DM 161/2012.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.23. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

**ID 73.11 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)**

**Sintesi richiesta:** *Chiede che:*

- *per ogni cantiere sia chiesta deroga ai limiti di rumore*
- *sia predisposto dal 2017 un monitoraggio in corrispondenza dei flussi di traffico, da ripetersi all' entrata a regime dell' autostrada*
- *Nel caso si verificchino dei superamenti occorrerà prevedere dei piani di risanamento.*

**Risposta:**

Il tema del superamento dei limiti acustici consentiti durante la fase di cantierizzazione viene trattato, per l'intero tracciato autostradale, nei seguenti documenti:

- 5899\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_02\_A *Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione, par.B.5.6.2.4.1;*

- 6290\_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, par. E.3.2.1.3.1.

Nei paragrafi sopracitati si conferma che nel caso se ne dimostrasse la necessità, secondo quanto previsto nel Piano di Monitoraggio, verrà richiesta l'autorizzazione al Comune in deroga ai limiti e verranno previsti interventi di mitigazione acustica temporanei che verranno dichiarati nel documento di valutazione previsionale dell'impatto acustico.

La valutazione delle emissioni in fase di esercizio nello scenario 2030 per l'autostrada Cispadana è stata sviluppata nel documento Quadro di Riferimento progettuale – Relazione (codifica PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_01) e nello specifico nel capitolo B.7.2. Il calcolo eseguito con il programma Citymap, illustrato nel capitolo B.5.6.1, 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.

Sulla base delle simulazioni effettuate sono stati individuati i recettori presso i quali si verificano i superamenti dei limiti di zona imputabili all'autostrada Cispadana e, per questi, sono stati previsti gli opportuni interventi di mitigazione acustica, come evidenziato nella richiesta in oggetto.

In merito al monitoraggio dei flussi di traffico, si rimanda a quanto precisato al punto 73.4 del presente documento.

## **ID 73.12 - COMUNE DI FERRARA (DVA-00\_2013-0001099)**

**Sintesi richiesta:** Chiede di:

- *prevedere protezioni per evitare che durante le fasi di cantiere si danneggi la microfauna (anfibi e rettili).*
- *Durante la fase di esercizio dovrà essere svolta costante manutenzione sulle aree a verde.*
- *Dovrà essere condotto un monitoraggio della fauna selvatica.*
- *Dovranno essere rinaturalizzate le zone non più funzionali all'esercizio autostradale*

**Risposta:**

- 1) Il monitoraggio previsto per la componente faunistica nella fase corso d'opera (lavori di cantiere), consentirà di evidenziare tempestivamente eventuali criticità legate al disturbo dei lavori sulla microfauna (anfibi e rettili) e quindi provvedere ad adeguati interventi di mitigazione nei confronti delle popolazioni faunistiche interessate.
- 2) All'interno del Progetto Definitivo è stato predisposto un dettagliato piano della manutenzione delle opere a verde (vedasi elaborato 3753\_PD\_0\_000\_0MA00\_0\_MA\_LI\_01), in cui sono descritte tutte le attività da mettere in campo, con relative tempistiche e modalità operative.

3) Il Piano di Monitoraggio Ambientale sviluppato all'interno del progetto definitivo ha previsto una specifica sezione (vedasi elaborato 0236\_PD\_0\_000\_00000\_0\_MN\_RH\_06) dedicata al monitoraggio della fauna selvatica. L'articolazione logica che ne ha guidato la progettazione è riassumibile nei punti seguenti:

- valutazione dell'evoluzione delle comunità faunistiche nelle fasi di AO, CO e PO;
- verifica della mortalità faunistica connessa al traffico veicolare (*road mortality*);
- verifica della funzionalità dei passaggi per la fauna.

L'evoluzione dello status delle comunità faunistiche verrà attuata attraverso un'analisi approfondita della classe degli uccelli, infatti tale classe faunistica viene considerata come un ottimo indicatore in grado di intercettare pressoché tutte le diverse esigenze delle zoocenosi, in quanto presenta un elevato numero di specie potenzialmente presenti sul territorio di interesse. Inoltre, verrà valutato lo stato delle comunità ittiche al fine di evidenziare eventuali cambiamenti quali-quantitativi non previsti in sede di SIA da ricondurre a variazioni del regime idrologico o a condizioni morfo-idrauliche degli alvei indotte dalla realizzazione di scolaria idraulici lungo i corsi d'acqua interferiti dalla nuova viabilità di progetto. Tali indagini verranno condotte in aree campione di particolare valenza faunistica (aree naturali protette, corsi d'acqua e corridoi ecologici) secondo metodiche volte ad ottenere dati quantitativi e/o semi-quantitativi che consentano di valutare il trend evolutivo delle specie.

Inoltre il grado di variazione dei dati di popolazione ottenuti potrà consentire l'eventuale rimodulazione degli impatti (positivi e/o negativi) indotti dalla realizzazione e la successiva ottimizzazione degli interventi mitigativi.

La verifica dell'interferenza tra traffico veicolare e fauna selvatica (*Road mortality*) indotta dall'effetto barriera distributiva generato dall'infrastruttura verrà attuata attraverso appositi rilievi per il censimento delle carcasse animali eventualmente rinvenute lungo le carreggiate. Da tali analisi potranno emergere informazioni su come migliorare le strutture di mitigazione già esistenti, e su dove posizionarne altre. Inoltre sulla base dei rilievi di campo effettuati il tracciato autostradale verrà suddiviso in tratti a diverso rischio.

La verifica della funzionalità dei passaggi per la fauna (interventi di deframmentazione e riconnessione) è infine ritenuta strategica per monitorare l'efficienza mitigativa nei confronti dell'effetto barriera indotto dall'infrastruttura di progetto alle popolazioni di fauna terrestre.

- 4) Il monitoraggio previsto per la componente faunistica nella fase *post operam* (esercizio dell'infrastruttura), finalizzato alla verifica della funzionalità dei passaggi per la fauna, consentirà di evidenziare eventuali criticità legate all'efficacia dei passaggi fauna e quindi provvedere ad adeguati interventi di Manutenzione ordinaria e straordinaria sugli stessi.
- 5) Nella progettazione degli schemi associativi di impianto delle aree di rinaturalizzazione si è tenuto conto delle classi di grandezza (1°, 2° e 3° grandezza) delle singole essenze arboree, in riferimento al massimo sviluppo altimetrico raggiungibile a maturità, per garantire le opportune distanze di sicurezza



dall'infrastruttura autostradale ed evitare anche in futuro potenziali collisioni con gli autoveicoli in caso di schianti e sbrancamenti. Tale criterio progettuale ottempera a quanto prescritto dall'art. 26 comma 6 del regolamento di esercizio e di attuazione del nuovo codice della strada (DPR 16 dicembre 1992, n. 495 e s.m.i.): *“la distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m”*. Inoltre tutte le aree verdi facenti parti del progetto di mitigazione ambientale sono state localizzate al di fuori della recinzione autostradale (esclusi aree intercluse di svincoli ed interconnessioni) e quindi fisicamente separate dalle carreggiate autostradali da una recinzione metallica di h=1,90 metri.

- 6) Tutte le aree intercluse dall'asse autostradale, le viabilità dismesse e le aree di cantiere sono state oggetto di interventi di ripristino e di mitigazione ambientale tramite la messa a dimora di materiale vegetale (inerbimenti e/o impianti arborei-arbustivi).

#### **ID 74.1 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede venga rivista la progettazione di alcune opere al fine di renderle congruenti con la progettazione della Variante sud di Villanova.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.14. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

#### **ID 74.2 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede che venga realizzato il collegamento fognario all'area industriale Rame.*

**Risposta:**

La richiesta è stata ricompresa nelle osservazioni formulate dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punto 3.28. Si rimanda pertanto la risposta a quanto espresso nella controdeduzione a tale punto.

#### **ID 74.3 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

**Sintesi richiesta:** *il Comune chiede di rivedere la risoluzione, predisposta in PD, delle interferenze della rete locale con l'infrastruttura al fine di garantire l'accessibilità ai fondi, anche sulla viabilità esistente compresa tra autostrada e viabilità di adduzione.*

*Segnalano che la motivazione legata al traffico per progettare l'intersezione di strada Rizza per il Comune non è accettabile in quanto legata a problemi di sicurezza.*

*Chiede pertanto di rivedere la tipologia delle intersezioni prevedendo sottopassi o sovrappassi al posto delle intersezioni a raso previste in PD.*

*Chiede inoltre di adottare una configurazione plano-altimetrica in grado di minimizzare gli impatti su villa De Moll.*

**Risposta:**

Le richieste del Comune inerenti la viabilità potranno essere trattate in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo e di Accordo di Programma, si ritiene che siano quelle le sedi idonee per trattare temi non aventi ripercussioni di carattere ambientale.

Si ritiene comunque di precisare sin d'ora quanto segue:

- il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha richiesto, con propria nota 3.7, di fornire riscontro della funzionalità e sicurezza delle soluzioni progettuali adottate in Progetto Definitivo per le intersezioni sulle viabilità di adduzione D02 e D03. Si rimanda pertanto alla risposta fornita a tal punto e agli allegati RIC 7.1.3.1 e RIC 7.1.4.1 per la dimostrazione della correttezza della soluzioni adottate in PD;
- il corridoio Cispadano è da tempo presente nella pianificazione Regionale nella sua interezza, di conseguenza la progettazione della geometria stradale, intersezioni e mitigazioni avrebbe già dovuto tenere in considerazione il completamento del corridoio stesso. Non si ritiene pertanto di dover intervenire sui tratti stradali già realizzati ed in gestione ad altro Ente.

In merito all'osservazione riguardante il sito di Palazzo de Moll, essa risulta analoga alla richiesta di integrazioni del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, punto 4.45. Si rimanda pertanto a tale punto per la risposta.

## **ID 74.4 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

---

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede venga realizzato un incrocio a rotatoria sull'attuale bretella Cispadana.*

**Risposta:**

L'opera era già stata richiesta in sede di Conferenza di Servizi Preliminare e respinta dal Presidente della Conferenza.

## ID 74.5 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede di individuare un diverso collegamento viario tra casello e zona industriale Rame, l'amministrazione è infatti contraria all'ingresso/uscita in rotonda di via Meucci.*

### Risposta:

La richiesta del Comune di Reggiolo non risulta molto chiara in quanto in sede di Conferenza di Servizi Preliminare era stato richiesto dallo stesso Comune di mantenere via Rame quale principale via d'accesso all'area industriale, inserendo nella scheda 5 del proprio parere la sottostante figura in cui veniva indicato il punto di accesso.



**FIGURA 74.2-1 – SCHEMA ALLEGATO A PARERE IN CDSP DEL COMUNE DI REGGIOLO**

Il Progetto Definitivo ha recepito questa indicazione prevedendo il risezionamento del tratto di via Rame in direzione sud e la riconfigurazione dell'intersezione con via Galileo Galilei a rotonda.

Sulla rotonda posta all'uscita dall'autostazione di Reggiolo-Rolo sono stati mantenuti tutti gli accessi attualmente presenti (compresa via Meucci).

Si ritiene che se l'osservazione del Comune, riguardando presumibilmente una diversa configurazione degli innesti in rotonda, possa essere tratta in sede di Conferenza di Servizi e Accordo di Programma, sede idonea a trattare temi non aventi valenza ambientale.

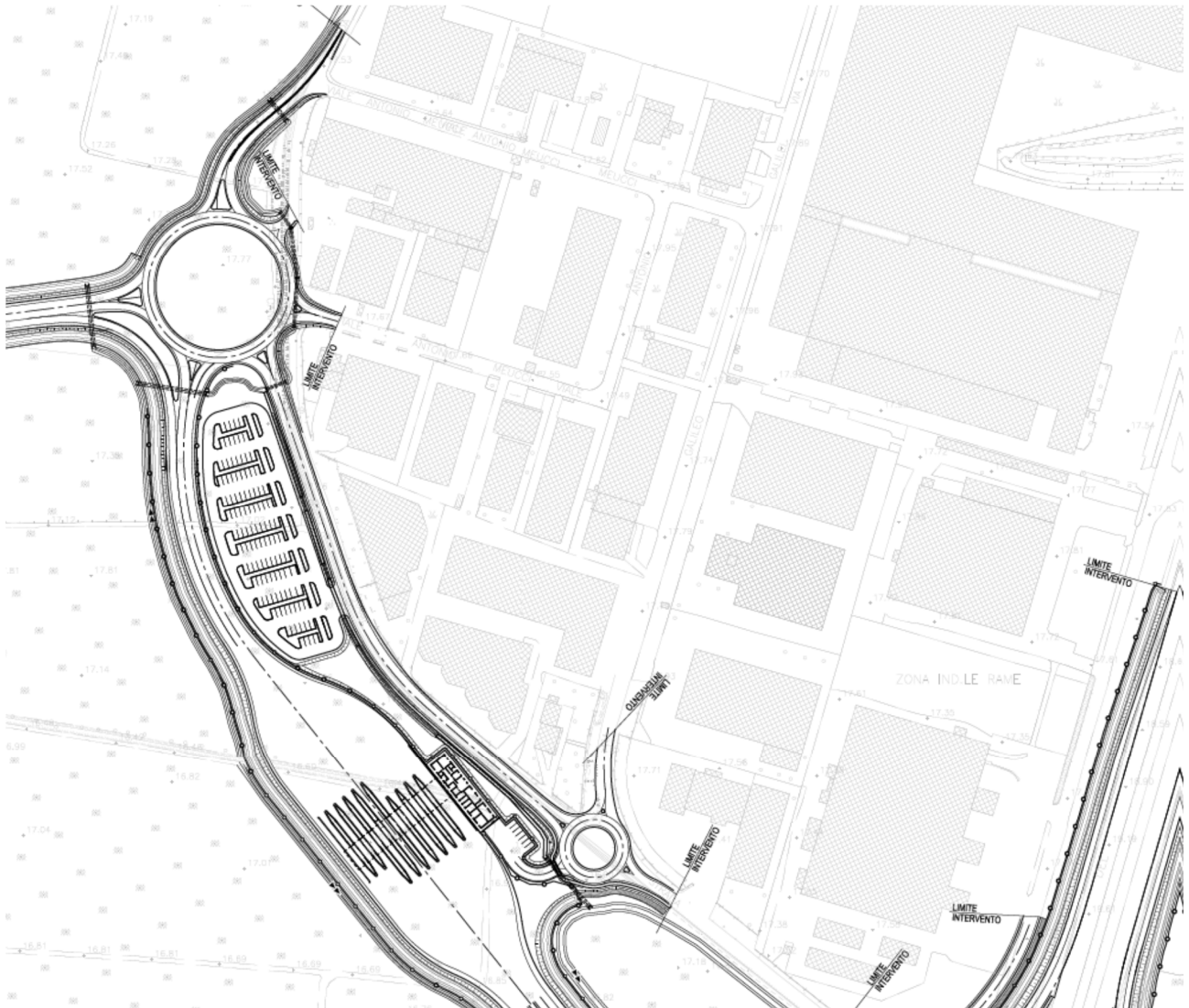


FIGURA 74.5-2 – PLANIMETRIA PROGETTO DEFINITIVO

## ID 74.6 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)

**Sintesi richiesta:** Il Comune chiede di rivedere la connessione del centro abitato della frazione di Villanova alla zona industriale attraverso percorsi ciclopedonali per agevolare il collegamento con il centro abitato del capoluogo.

**Risposta:**

Essendo l'osservazione analoga alla richiesta di integrazione del MATTM, punto 4.48 si rimanda ad essa per la risposta.

**ID 74.7 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede di rivedere, implementandole le opere di mitigazione predisposte.*

**Risposta:**

Le osservazioni sul tema acustico pervenute da ARPA, e discusse in occasione degli incontri tenutisi nel mese di Gennaio 2013, sono state raccolte nel documento di Osservazioni del Servizio VIA Regionale alle cui risposte si rimanda per le puntuali controdeduzioni.

Si precisa che in fase progettuale il criterio della concorsualità, così come definito dal DM del 29/11/2000, è stato opportunamente tenuto in conto al fine anche di quantificare i necessari interventi di mitigazione acustica.

Nello specifico, relativamente alla tangenziale di Villanova "variante complanare alla SP43", si ritiene che la progettazione di tale viabilità debba tener conto del PD della Autostrada Regionale Cispadana, e dell'immissione acustica dovuta al traffico ivi circolante, nonché predisporre opportune mitigazioni acustiche secondo il criterio di concorsualità dato che la progettazione di tale viabilità è successiva alla presentazione del PD dell'autostrada.

Per quanto riguarda la componente atmosfera, il progetto comprende specifiche simulazioni modellistiche che, considerando i flussi di traffico di progetto e le emissioni veicolari negli scenari di progetto 2017 e 2030, hanno permesso di giungere ad una verifica del rispetto dei limiti normativi presso tutti i ricettori.

A valle delle simulazioni contenute all'interno del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale, anche in virtù delle ipotesi di calcolo cautelative assunte, le opere di mitigazione previste permettono di garantire il pieno rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente.

**ID 74.8 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede di predisporre protezioni antifoniche anche sulla bretella Cispadana esistente.*

**Risposta:**

Per i tratti di strada Cispadana provinciale esistenti in provincia di Reggio Emilia, nel Progetto Definitivo non sono stati previsti interventi di mitigazione acustica.

Lo studio acustico è stato condotto esclusivamente per le viabilità di nuova realizzazione facenti parte del Progetto di Autostrada Regionale Cispadana, non ritenendo il Concessionario di aver alcun titolo ad intervenire su viabilità già realizzate e gestite da altro Ente.

Si sottolinea inoltre come il corridoio Cispadano sia da tempo presente nella pianificazione Regionale, di conseguenza all'atto della progettazione delle mitigazioni acustiche sui tratti esistenti, si sarebbe dovuto considerare il flusso di traffico generato nell'ipotesi di completamento dell'intero asse.

## **ID 74.9 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

---

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede venga rettificato il tracciato della nuova bretella Cispadana (D03).*

**Risposta:**

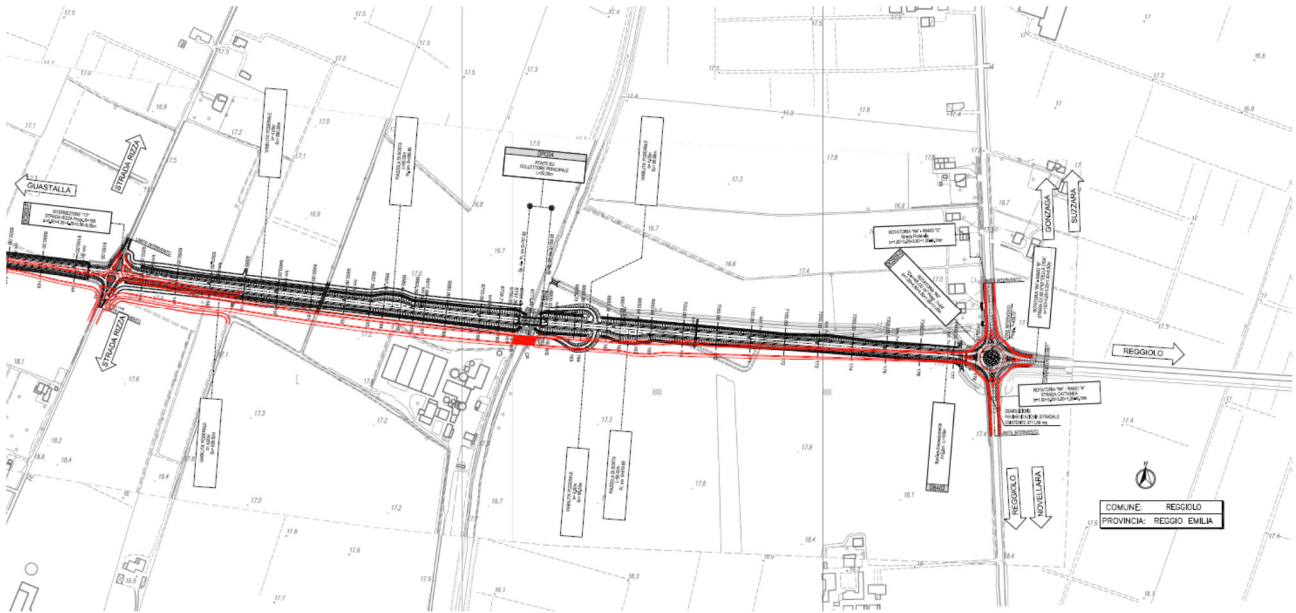
La richiesta del Comune di Reggio è stata presa in esame nella fase di redazione del Progetto Definitivo ed ha portato ad operare aggiustamenti del tracciato lungo tutta la sua estensione, il tutto al fine di ridurre i disagi per le abitazioni e i fondi agricoli come richiesto dal Comune. Si ritiene pertanto di aver già adempiuto a quanto richiesto dal Comune in sede di CDS preliminare, non si procede pertanto ad attuare ulteriori rettifiche di tracciato.

Di seguito si riportano le differenze tra il tracciato del Progetto Preliminare (in colore rosso) e del Progetto Definitivo (colore nero).









**FIGURA 74.9-1 – PLANIMETRIA DIFFERENZE PP-PD – PARTE 5**

## **ID 74.10 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede che venga migliorata l'accessibilità alla zona industriale Ranaro.*

**Risposta:**

L'osservazione risulta analoga a quella formulata dalla Provincia di Reggio Emilia (ID 69.17) e riporta precedentemente. Si rimanda pertanto ad essa per la risposta.

## **ID 74.11 - COMUNE DI REGGIOLO (DVA-00\_2013-0001400)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune chiede che vengano prodotti aggiornamenti allo studio di traffico condotto in ambito di Progetto Definitivo.*

**Risposta:**

La definizione degli scenari trasportistici Alto e Basso è volta a circostanziare l'aleatorietà legata all'attuale periodo di crisi economica, come riportato nella risposta alla richiesta integrazioni del servizio VIA regionale

ID6.5 (allegato RIC 7.1.1.1), e si ritiene che tali scenari rappresentino accuratamente le potenziali variazioni del traffico nel periodo di analisi.

Si ritiene ci sia stata una sbagliata interpretazione di quanto riportato nella relazione trasportistica: lo Scenario Alto ipotizza che nel 2030 si raggiungano i valori prevedibili con il trend 1995-2010, non i valori 2010, come è chiaramente riportato nei grafici 6.2-3 e 6.2-4 della Relazione Trasportistica (0015\_PD\_0\_000\_00000\_0\_GE\_RH\_01\_A).

Per quanto riguarda la campagna di rilevamento effettuata nel periodo temporale compreso tra il 23 e il 29 Luglio 2011, si veda risposta fornita alla richiesta di integrazione del MATTM punto 4.24 nel documento REL.02-RELAZIONE GENERALE.

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale adottato al 2017 si veda risposta ID 4.27 nel documento RIC 7.1.1.1 - RELAZIONE OSSERVAZIONI RER VIA.

Il pedaggio chilometrico adottato per lo studio di traffico dell'Autostrada Regionale Cispadana è quello definito nella Convenzione di Concessione sottoscritta tra il Concedente (Regione Emilia-Romagna) ed il Concessionario (ARC Spa), che risulta più alto degli attuali pedaggi autostradali ma in linea con i pedaggi previsti sulle nuove opere autostradali in fase di progettazione. Si precisa inoltre che lo scenario senza pedaggio è uno scenario puramente ipotetico, utilizzato ai fini modellistici per verificare che venga rappresentata correttamente la disponibilità a pagare dell'utente. Solitamente, in un contesto in cui sono presenti alternative gratuite, è normale che la differenza tra lo scenario senza pedaggio e lo scenario a pedaggio sia compresa tra il 30% e il 50% (in questo caso è il 45%).

Si precisa inoltre che tutti i risultati riportati nella Relazione Trasportistica relativamente allo Scenario Alto sono riferiti ad uno scenario con pedaggio.

Si ritiene che lo studio di traffico sia stato redatto coerentemente alle metodologie e prassi di settore e sia adeguato a supportare le valutazioni trasportistiche relative alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana.

## **ID 75.0 - WWF SEZIONE REGIONE EMILIA ROMAGNA (DVA-00\_2013-0002091)**

**Sintesi richiesta:** *Si formulano osservazioni di carattere generale in merito alla pianificazione, al confronto con l'alternativa zero o altre alternative modali, impatti ambientali e sulla salute pubblica e compensazioni/mitigazioni.*

**Risposta:**

Le osservazioni formulate da WWF - Sezione Regione Emilia Romagna risultano analoghe a quelle riportate dal Gruppo Assembleare Sinistra Ecologia e Libert -Idee Verdi e riporti precedentemente (da ID 47.1 a ID 47.9). Si rimanda pertanto ad esse per la risposta.

## **ID 76.0 - COMUNE DI NOVI DI MODENA (DVA-00\_2013-0002543)**

**Sintesi richiesta:** *Il Comune inoltra il documento di osservazioni predisposto dall' Unione Comuni Area Nord Modenese.*

**Risposta:**

L'osservazione consiste nella sola trasmissione del parere predisposto dall' Unione Comuni Area Nord Modenese, riportato nel presente documento con ID da 41.1 a 41.20, si rimanda pertanto ad essi per le risposte.

## **ID 77.0 - PEDINI ANTONELLA, PILATI PIERINA, BONAMICI PAOLO, MANDERIOLI MARINA (DVA- DVA-00\_2013-0004045)**

**Sintesi richiesta:** *Chiedono che venga valutato attentamente l'impatto della realizzazione dell'opera sul territorio di San Carlo a loro giudizio eccessivo e non sopportabile dal territorio.*

**Risposta:**

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ha la finalit  di informare correttamente il processo decisionale afferente alla realizzazione di un'opera, valutando opportunamente configurazioni progettuali alternative al fine di delineare la soluzione che dal punto di vista geometrico, funzionale, ambientale e paesaggistico presenti la maggiore efficienza e compatibilit  in riferimento al territorio in cui si inserisce.

Gli impatti causati dall'autostrada e dalle relative opere connesse (viabilit  di collegamento e adduzione) sono stati attentamente valutati e opportunamente mitigati all'interno dello SIA. Specificatamente nel documento 6290\_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* sono trattati gli impatti determinati dalla soluzione di progetto definitivo prescelta sulle seguenti componenti:

- clima e l'atmosfera
- rumore
- vibrazioni
- suolo e sottosuolo
- acque superficiali

- acque sotterranee
- vegetazione e flora
- fauna
- ecosistemi
- sistema agroalimentare
- paesaggio e patrimonio storico culturale
- archeologia
- salute e benessere dell' uomo
- sistema socio-economico

e illustrati, laddove necessari, gli opportuni interventi di mitigazione e compensazione agro – ambientale.

Si specifica che il tratto autostradale che si sviluppa nell'area vasta in cui si inserisce l'abitato di San Carlo è denominato D nel contesto delle analisi svolte nello Studio di Impatto Ambientale e per esso sono state valutate quattro configurazioni piano – altimetriche alternative, identificate rispettivamente come Da, Db, Dc e Dd.

La valutazione comparata degli effetti generati dalle quattro soluzioni alternative sulle componenti ambientali precedentemente elencate ha permesso di concludere che la configurazione afferente all'alternativa Dc presenta un quadro complessivo di impatti significativamente minore rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate (elaborato 6289\_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, paragrafo E.2.3.15*) . La soluzione Dc è stata pertanto sviluppata nell'ambito del livello definitivo della progettazione

## ID 78.0 - COMITATO OLTRE LA CISPADANA (DVA-00\_2013-0005778)

**Sintesi richiesta:** *Sottolinea che il tracciato autostradale accentuerà la situazione già critica relativa alle condizioni atmosferiche del territorio chiedendo che venga ripensata la soluzione attuale a vantaggio della realizzazione di una viabilità a scorrimento veloce o di una linea ferroviaria.*

*Chiede venga redatta una VIS e riporta che non si è tenuto in conto di un accordo tra il sindaco di Rolo ed il Presidente della Regione Emilia Romagna circa la realizzazione della variante sud al Comune di Rolo.*

### **Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico.

Inoltre, nell'Allegato A "Valutazione della direttrice autostradale rispetto all'alternativa zero", è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell'ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT'98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l'Autostrada Regionale Cispadana.

Il progetto definitivo dell'Autostrada Cispadana è stato inoltre corredato di un approfondito Studio di Impatto Ambientale all'interno del quale viene condotta l'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali generati dalle azioni di progetto, sia in fase di costruzione che di esercizio, al fine di perseguire un ottimale inserimento dell'infrastruttura nel territorio.

L'identificazione degli impatti ha consentito di operare un quadro organico di scelte progettuali finalizzate ad identificare e descrivere gli interventi di mitigazione ambientale e di compensazione agro-ambientale

In merito alle preoccupazioni relative all'inquinamento dell'atmosfera ed alle condizioni sanitarie delle popolazioni interessate dalla realizzazione dell'opera si precisa che l'Appendice I dello SIA, relativa allo Studio di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto. Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) opera una revisione della letteratura scientifica mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, propone una stima delle ricadute che l'opera, sia in fase di costruzione che di esercizio, determina sulla salute pubblica e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per

la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

In merito alla richiesta di prevedere una variante a sud di Rolo, si segnala che tale nota era già stata formulata dal Comune di Rolo in sede di Conferenza di Servizi Preliminare (si veda la relazione di ottemperanza, punto 1 della scheda 55.1); il Presidente della Conferenza escludeva tale opera dal progetto di Cispadana assegnando essa ad appositi canali di finanziamento regionali, a meno che lo studio di traffico del Progetto Definitivo non evidenziasse la necessità di realizzare tale opera a causa di maggiori volumi di traffico portati da Cispadana al centro di Rolo. Nella risposta del punto 55.1 della relazione di ottemperanza alla CDS Preliminare viene illustrato come la realizzazione di Autostrada Cispadana porti ad una diminuzione dei veicoli attraversanti il centro di Rolo (differenza progettuale/programmatico).

## **ID 79 - MOVIMENTO 5 STELLE (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008052)**

**Sintesi richiesta:** *Il Movimento è contrario alla realizzazione dell'autostrada, adducendo a supporto della tesi motivazioni economiche ed ambientali generiche e non tecniche precisando che l'autostrada comporterà un consumo di suolo notevole ed un incremento dell'inquinamento atmosferico del territorio già molto grave. Supporta la scelta della realizzazione di una viabilità a scorrimento veloce.*

### **Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche, nonché il relativo iter procedurale in ambito di programmazione territoriale e di avvio delle procedure di affidamento della Concessione afferente alla progettazione, costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in luogo di altre soluzioni trasportistiche tra cui l'alternativa "strada a scorrimento veloce" (ovvero Cispadana quale viabilità extraurbana principale), trovano una puntuale ed approfondita trattazione nello SIA, e più precisamente nel Quadro di Riferimento Programmatico e relative sezioni argomentative di cui ai seguenti Capitoli:

#### **A.1. PRESENTAZIONE INTRODUTTIVA DEL PROGETTO**

A.1.1. Descrizione sintetica introduttiva del progetto: natura dell'opera, motivazioni e quadro complessivo degli obiettivi

A.1.1.1 Obiettivi del progetto rispetto alle strategie comunitarie e nazionali

A.1.1.2 Obiettivi del progetto alla scala regionale e locale

#### **A.2. ANALISI DEL PROCESSO DI DEFINIZIONE DEL TRACCIATO**

A.2.1. Storia del progetto e iter approvativo del progetto preliminare

A.2.1.1 Programmazione PRIT'98 e Studio di Fattibilità

A.2.1.2 Iter di affidamento della Concessione

A.2.1.3 Iter di approvazione del Progetto Preliminare comprensivo della Conferenza di Servizi Preliminare integrata con il procedimento di definizione dei contenuti del SIA

A.2.2. Descrizione delle differenti configurazioni di progetto valutate nello Studio di Impatto Ambientale

A.2.2.1 “Opzione zero”

A.2.2.2 Descrizione sintetica della alternative di progetto studiate

A.2.2.3 Descrizione sintetica della configurazione del progetto definitivo oggetto di Studio di Impatto Ambientale

Inoltre, nell’Allegato A “Valutazione della direttrice autostradale rispetto all’alternativa zero”, è riportata una sintesi di quanto sviluppato dalla stessa Regione nell’ambito del proprio Studio di Fattibilità, redatto nell’anno 2006, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

La Regione Emilia Romagna si è dotata, infatti, nel 1998 di uno specifico piano afferente alla programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e del trasporto pubblico regionale e locale, e più precisamente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Gli obiettivi strategici del PRIT’98 trovano nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, che riguarda la propria azione rispetto ad uno scenario temporale esteso al 2020, una nuova organica formulazione (PRIT 2010).

Per quanto riguarda il sistema viario, ed in particolare il disegno della rete autostradale che si sviluppa nella regione, entrambi i piani PRIT 98-2010 vigente e nel PRIT 2010-2020 in fase di adozione, programmano la realizzazione di alcune importantissime opere tra cui l’Autostrada Regionale Cispadana. Tale infrastruttura ricomprende specifiche opere viabilistiche complementari, il cui esercizio sarà attivato contestualmente a quello autostradale.

Si sottolinea inoltre che il progetto risponde a specifici obiettivi e strategie a scala comunitaria, nazionale, regionale e locale.

A scala comunitaria e nazionale, il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea indica i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN, Trans european network).

L’Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall’asse ferroviario n. 1 “Berlino-Palermo” (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);
- dal “Corridoio V” che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);

- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova–Novara–Sempione;
- i porti italiani beneficeranno, di due “autostrade del mare” quella dell’area occidentale e quella dell’area orientale del Mediterraneo.
- inoltre, nella seduta dell’11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, prevede l’aggancio a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

La Regione Emilia-Romagna ha un evidente interesse per la realizzazione del corridoio 5 che innestandosi con il Corridoio adriatico consente il collegamento verso la Slovenia e le regioni centro-orientali dell’Europa; c’è, inoltre, un interesse ancora più diretto per le potenzialità di relazione con l’area di trasporto del mare Adriatico-Egeo.

Nei futuri processi di integrazione est-ovest in Europa, è essenziale per l’Emilia-Romagna una prospettiva di integrazione nord-est/sud-ovest che interessi, da una parte, la Slovenia, l’area Danubiana ed il nord Europa (Vienna-Bratislava-Budapest-Danzica-Riga) attraverso la realizzazione del «Corridoio Baltico-Adriatico» e, d’altra parte, il Triveneto e la Lombardia, evitando che si manifestino in prevalenza integrazioni orizzontali lungo corridoi di traffico che, nel centro-sud Europa, verrebbero a transitare a nord delle Alpi.

Da tali considerazioni è possibile comprendere il ruolo strategico che potrà essere assunto dell’Autostrada Regionale Cispadana, nel disegno complessivo della “Grande Rete” regionale. Ciò in ragione:

- della prevalente giacitura ovest-est che ne caratterizza lo sviluppo planimetrico;
- delle importanti potenzialità intermodali che la nuova funzione autostradale consentirà di attivare anche rispetto all’implementazioni delle molteplici offerte di mobilità e di servizi di area vasta, quali: i sistemi di trasporto ferroviario, aeroportuale e portuale.

La nuova mobilità di persone e merci afferente all’infrastruttura di progetto potrà trovare un efficiente quadro di relazioni nel più ampio sistema regionale dell’offerta differenziata ed intermodale dei trasporti, della logistica e dei servizi; essa, inoltre, potrà concorrere attivamente, in modo sinergico ed integrato con altre infrastrutture attive nel territorio regionale, al conseguimento degli obiettivi comunitari programmati per la sicurezza complessiva dei trasporti, per l’ambiente, per la salute umana e per la qualità della vita.

A scala regionale e locale inoltre, I principali obiettivi specifici posti alla base della realizzazione dell’opera sono:

- ✓ **contribuire alla rivitalizzazione economica dell’area sub-orientale della regione**, il cui territorio è caratterizzato, rispetto al modello dell’Emilia Centrale, dall’intreccio fra la persistenza di aspetti di marginalità rurale e il mancato decollo di un sistema di industrializzazione autonomo nei poli che rappresentano il principale riferimento dell’area: i distretti specialistici insediati nei comuni dell’area nord del modenese, la zona industriale di Ferrara e la zona industriale e portuale di Ravenna. Una



nuova infrastruttura autostradale, che collega direttamente l'area sub-orientale con l'Emilia Centrale e da lì verso le grandi direttrici del traffico verso nord e nord-ovest, potrà portare benefici effetti in termini di abbattimento dei costi di trasporto su gomma di merci e persone da e verso le aree industriali dell'area sub-orientale, con una ricaduta positiva in termini di attrattività sulle imprese in cerca di nuovi siti produttivi;

- ✓ **creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso**, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili);
- ✓ **rendere più veloci i flussi di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna** che, in seguito alle politiche europee, si colloca in una posizione strategica all'interno del "Corridoio adriatico". La realizzazione della Cispadana, permettendo ai flussi merci di bypassare il nodo bolognese, potrebbe rendere più competitivo il trasporto merci via mare attraverso il sistema portuale ravennate;
- ✓ **migliorare l'accessibilità dei flussi turistici** verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;
- ✓ **rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese**, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese, favorendo, come previsto anche dalle scelte programmatiche del nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), la rilocalizzazione di attività produttive dalle zone di insediamento manifatturiero della via Emilia, oltre che da alcune aree del nord-est;
- ✓ contribuire al **miglioramento della connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord della Provincia di Modena**, caratterizzata da una forte mancanza di adeguate infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario che rischia di rafforzare la minaccia rappresentata dall'attuale tendenza alla delocalizzazione produttiva di alcune multinazionali estere. La nuova Autostrada Regionale Cispadana potrebbe sostenere in modo significativo l'inserimento dell'intera area in una rete di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale;
- ✓ **ottimizzare la connettività dei territori comunali afferenti all'area Nord delle Provincie di Parma e Reggio Emilia, rispetto alla nuova Autostrada Regionale Cispadana** e più in generale rispetto al corridoio cispadano, al fine di consolidare un efficiente sistema di mobilità e di comunicazione non solo regionale ed interprovinciale, ma anche interregionale.

L'autostrada Cispadana, in ragione delle molteplici opere viabilistiche complementari di cui consentirà la contestuale attuazione, potrà evolvere da "funzione unicamente autostradale", ad un ruolo territoriale di ben maggiore significatività, ascrivibile a tutti gli effetti a "sistema autostradale integrato".

L'Autostrada Regionale Cispadana, in quanto "arco strategico" di un sistema trasportistico di valenza interregionale, consentirà, inoltre, mediante la saldatura di viabilità aventi livelli di servizio eterogenei ma che potranno acquisire nel tempo un'omogeneizzazione funzionale (basti pensare all'imminente avvio del procedimento per la trasformazione ad autostrada della superstrada Ferrara – P.to Garibaldi), l'attuazione di

un nuovo corridoio viabilistico, privo di soluzione di continuità, in grado di offrire un collegamento diretto tra i territori tirrenici ed adriatici e le relative realtà produttive, insediative, economiche, sociali e culturali.

In merito agli impatti ambientali ascrivibili all'infrastruttura in progetto, lo Studio di Impatto Ambientale redatto ne contiene in dettaglio l'analisi e la modellazione nonché la descrizione di tutti gli interventi mitigativi necessari e predisposti per garantire il corretto inserimento dell'autostrada nel territorio.

Dallo studio trasportistico condotto risulta inoltre evidente l'effetto benefico dell'infrastruttura e delle viabilità di collegamento annesse al Progetto Cispadana nel drenare il traffico ad oggi circolante sulle viabilità comunali e provinciali garantendo quindi una riduzione delle emissioni negli ambiti cittadini.

In particolare, ad una scala locale, si notano miglioramenti nelle condizioni di deflusso nelle viabilità attorno agli abitati di Massa Finalese, San Felice sul Panaro, Finale Emilia, Bondeno, Cento e Ferrara, dovuti in particolar modo alla nuova viabilità di adduzione e collegamento che permette di alleggerire il traffico esistente sulla viabilità attuale. In particolare fungono da "drenanti" del traffico locale la Bondeno-Cento, la riorganizzazione del nodo di Ferrara Sud, il completamento della circonvallazione di San Felice (C07 exMO06) e il contiguo collegamento tra la SC "Salde Entra" ed il polo industriale di Finale Emilia (C08 ex MO07).

A livello macro risentono positivamente della Cispadana diverse direttrici Est-Ovest che attualmente collegano la A22 alla A13 attraverso percorsi lenti e tortuosi che attraversano numerosi centri abitati.

Infine, in merito all'inquinamento dell'atmosfera ed alle condizioni sanitarie delle popolazioni interessate dalla realizzazione dell'opera, si precisa che l'Appendice I dello SIA, relativa allo Studio di Impatto Sanitario, rappresenta un approfondimento specifico in merito alle analisi condotte in riferimento all'impatto sanitario legato alla realizzazione del tracciato autostradale prescelto. Nel dettaglio, lo studio elabora alcune considerazioni preliminari rispetto a tematiche di interesse per le analisi proposte (emissioni da traffico autostradale, acustiche ed atmosferiche, incidentalità autostradale) opera una revisione della letteratura scientifica mediante la definizione dei determinanti di salute e mortalità, definisce lo stato della salute e benessere dell'uomo nelle aree interessate dalla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, propone una stima delle ricadute che l'opera, sia in fase di costruzione che di esercizio, determina sulla salute pubblica e definisce le modalità di monitoraggio post operam valutandone limiti e criticità.

In merito alle analisi condotte per la fase di cantiere è possibile affermare che l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione risulta trascurabile; infatti dalle stime di ricaduta degli inquinanti si ottengono concentrazioni molto inferiori ai limiti normativi vigenti e non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente. Parimenti per la fase di esercizio dell'autostrada, l'impatto dell'opera sullo stato di salute della popolazione, per entrambi gli scenari progettuali (al 2017 ed al 2030), risulta trascurabile.

**ID 81.0 – COORDINAMENTO NO-CISPADANA ALTO FERRARESE/BASSA  
MODENESE (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008007)**

**Sintesi richiesta:** *Trasmette al MATTM l'ordinanza n°35 del 20/03/2013 a firma Errani "Modalità di applicazione dell' art. 3 comma 10 della legge 122 di conversione del DL 74/2012"*

**Risposta:**

L'Ordinanza del Presidente della Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 35 del 20 marzo 2013, si applica unicamente per le verifiche di sicurezza sugli edifici esistenti delle attività produttive presenti nei territori colpiti dal sisma, al fine della loro certificazione di agibilità sismica. L'Ordinanza quindi non può applicarsi alle opere di nuova realizzazione per le quali, conformemente alla normativa nazionale vigente (NTC 2008), deve essere verificata la piena resistenza alle azioni previste dalla normativa e non solo ad un'azione ridotta, come previsto nei casi regolati all'art. 3 comma 10 della legge n.122 del 1 agosto 2012.

Il Progetto Definitivo di Autostrada Regionale Cispadana prevede la verifica di tutte le strutture, adottando le azioni stabilite dalla norma per ciascuna tipologia di manufatto necessarie a garantire la sicurezza strutturale, tenendo ovviamente conto degli effetti amplificativi del moto sismico riscontrabili puntualmente per lo specifico suolo di fondazione.

Preliminarmente alla progettazione strutturale è stata condotta un'ampia campagna di indagine geognostica, volta a individuare nel dettaglio le caratteristiche meccaniche dei suoli attraversati, avendo particolare attenzione alla caratterizzazione sismica e all'individuazione di aree vulnerabili al fenomeno della liquefazione.

Si precisa infine che nella progettazione strutturale, le reti viarie di tipo A vengono considerate costruzioni con funzioni pubbliche di tipo strategico, anche con riferimento alla gestione della protezione civile e per questo classificate dalle NTC 2008 di classe d'uso IV, tenendo conto di una vita nominale delle opere di 100 anni. Ciò significa che per queste tipologie di opere viene richiesto un livello di sicurezza molto superiore rispetto a quello richiesto per le opere comuni, come ad esempio gli edifici produttivi oggetto dell'ordinanza.

**ID 82.1 – SIG. RA STEFANIA AGAROSI (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Segnala che il SIA fotografa una situazione pre-sisma, quindi lo SIA non è in grado di rappresentare la reale situazione degli impatti ambientali. Segnala carenze nella caratterizzazioni degli effetti delle vibrazioni in fase di esercizio e cantiere.*

*Richiedono la sospensione del processo autorizzativo sino all' aggiornamento del SIA da parte di ARC.*

**Risposta:**

Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e nella richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

Si ritiene che la nuova situazione territoriale post sisma non possa modificare le considerazioni formulate nello studio di Impatto Ambientale in merito alla componente "vibrazioni".

Dalle considerazioni svolte, supportate anche da una estesa campagna di monitoraggio vibrazionale condotta precedentemente la realizzazione del Progetto Definitivo, si è accertato che per la fase di esercizio dell'infrastruttura non esiste alcuna possibilità che il transito di veicoli gommati su viabilità posta anche a brevissima distanza dagli edifici possa indurre livelli vibrazionali superiori ai valori limite indicati nelle norme UNI 9614 ed UNI 9916. Va osservato che l'impatto vibrazionale non viene quantificato sulla base del numero di transiti o della loro frequenza, ma solo sulla base del valore istantaneo massimo prodotto: pertanto se già il transito attuale, che avviene a distanza dai ricettori inferiore di quella di progetto e su pavimentazione in condizioni sicuramente peggiori, non induce alcun superamento dei limiti, non è prevedibile che si abbia un peggioramento in seguito alla realizzazione di un'opera che trasferirà il traffico pesante su una infrastruttura sita a maggior distanza dai ricettori, e dotata di pavimentazione moderna ed elastica. Conseguentemente la possibilità di impatto vibrazionale in fase di esercizio è stata giudicata inesistente, ed in base a tale considerazione si è considerato nullo il potenziale impatto vibrazionale dell'opera, come evidenziato nel capitolo E.3.13.2.1 del documento 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A Studio di Impatto Ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale.

Gli impatti dovuti alle vibrazioni connesse alle lavorazioni inerenti la fase di realizzazione dell'opera sono trattati in dettaglio sia negli elaborati relativi alla cantierizzazione (relazione ID 3528\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_RT\_01\_A), sia negli elaborati dello Studio di Impatto Ambientale (relazione ID 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A) relativi alla valutazione degli impatti e degli interventi di mitigazione dell'opera in progetto. Le valutazioni condotte hanno permesso di identificare per le macchine d'opera solitamente impiegate nel cantiere le distanze di impatto vibrazionale in termini di disturbo alle persone dato che i livelli di vibrazione identificati sono tali da non dare mai luogo a rischi strutturali per gli edifici.

Si informa inoltre che la componente ambientale "Vibrazioni" rientra nel Piano di Monitoraggio Ambientale connesso alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana redatto al fine di verificare eventuali condizioni di criticità o variazioni dei livelli vibrazionali tra la situazione ante operam e la condizione di esercizio.

In merito all'indicazione dei provvedimenti che si intende assumere nel caso in cui gli esiti delle rilevazioni evidenzino valori superiori ai riferimenti normativi assunti si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 4.40.

## **ID 82.2 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla credibilità e fondatezza delle considerazioni in fatte in reazione all'analisi dei rischi-benefici dell'autostrada, relativamente ai fattori: "Rumore"; "Salute pubblica e benessere".*

### **Risposta:**

Il testo dell'osservazione si rifà ad un estratto dell'elaborato 6431\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_09\_A *Sintesi dello S.I.A. in linguaggio non tecnico* che riporta le considerazioni conclusive delle valutazioni effettuate in merito all'Opzione zero, cioè l'alternativa di non realizzare l'autostrada Cispadana.

In merito alla componente rumore sono state sviluppate considerazioni puntuali corredate da precisi dati numerici scientificamente dimostrabili, riportati nell'elaborato di riferimento 5898\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RH\_01\_A *Quadro di Riferimento Programmatico, Allegato A – Valutazione della direttrice autostradale rispetto "all'Alternativa Zero" - Relazione* par. 4.3.2 a cui si rimanda per ulteriori approfondimenti.

Rispetto a quanto definito per il fattore "Salute e benessere dell'uomo" si rimarcano le medesime considerazioni sviluppate per la componente rumore e si rimanda al par. 4.3.3 "Salute pubblica e benessere".

Si sottolinea solo che il sistema delle piste ciclabili a cui si ricollegano i percorsi della mobilità lenta previsti nel Progetto Definitivo e menzionato nella richiesta fa riferimento alle viabilità ciclabili esistenti o previste all'interno dei Piani comunali di tutti e 14 i Comuni attraversati dall'infrastruttura.

## **ID 82.3 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla non opportunità del tracciato proposto come definitivo (alternativa Dc) sul territorio del comune di Sant'Agostino.*

### **Risposta:**

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ha la finalità di informare correttamente il processo decisionale afferente alla realizzazione di un'opera, valutando opportunamente configurazioni progettuali alternative al fine di delineare la soluzione che dal punto di vista geometrico, funzionale, ambientale e paesaggistico presenti la maggiore efficienza e compatibilità in riferimento al territorio in cui si inserisce.

La base conoscitiva sulla quale fondare la successiva valutazione dei potenziali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto è stata costruita in riferimento a tutte le configurazioni progettuali alternative prese in esame. A tale proposito, al fine di sottolineare la consistenza delle analisi, si riporta di seguito una tabella riassuntiva che specifica, per ogni componente ambientale, l'estensione dell'areale di analisi e i relativi dati quantitativi significativi.

COMPONENTE	AREALE DI ANALISI E DATI QUANTITATIVI
<b>Clima e atmosfera</b>	Per la modellizzazione e le simulazioni della dispersione degli inquinanti e le valutazioni delle concentrazioni al suolo si è utilizzato un dominio rettangolare delle dimensioni di 70 x 45 km ( <b>315.000 ha</b> ) che include l'intero tracciato autostradale e le opere di adduzione.
<b>Rumore</b>	<p><b>Buffer di analisi acustica:</b></p> <p>analisi con estensione di <b>500 m</b> tutt'attorno al sedime dell'autostrada (nelle differenti alternative) e della viabilità di adduzione (<b>13.243 ha</b>).</p> <p><b>1606</b> edifici-ricettore</p>
<b>Vibrazioni</b>	<p><b>Buffer di analisi vibrazionale:</b></p> <p>analisi con estensione di <b>500 m</b> tutt'attorno al sedime dell'autostrada (nelle differenti alternative) e della viabilità di adduzione (<b>13.243 ha</b>).</p> <p><b>1.107</b> edifici-ricettore</p>
<b>Suolo e sottosuolo</b>	<p>Buffer <b>minimo di 2 km</b> per lato del tracciato autostradale (superficie complessiva di indagine circa 64.000 ha).</p> <p>Inquadramento pedologico in un buffer di 1 km per lato del tracciato autostradale (superficie complessiva di indagine circa <b>16.000 ha</b>)</p>
<b>Acque superficiali</b>	Fascia di indagine di <b>1000 m (sud) + 1000 m (nord)</b> del tracciato, per una superficie complessiva di <b>67.735.372 m<sup>2</sup></b> .
<b>Acque sotterranee</b>	Per le valutazioni di carattere idrogeologico si è presa in considerazione una ampia fascia al contorno del tracciato, in modo da descrivere la morfologia del tetto della falda. Per quanto riguarda la vulnerabilità, vista la maggiore necessità di dati stratigrafici precisi, si è utilizzato un <b>buffer di 500 m</b> a lato della nuova infrastruttura.
<b>Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi</b>	Intorno d'influenza di <b>1000 m per parte</b> rispetto all'asse autostradale di progetto, per un totale di quasi <b>16.000 ha</b> di area di studio
<b>Sistema agroalimentare e</b>	Approfondimenti a varie scale territoriali:

<b>rurale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>scala Regionale</b>      Emilia Romagna</li> <li>➤ <b>scala Provinciale</b>    Modena, Reggio Emilia e Ferrara</li> <li>➤ <b>scala Comunale</b>      Comuni interessati dalle opere</li> </ul>
<b>Paesaggio e patrimonio storico - culturale</b>	<p><b>Analisi di area vasta:</b> vengono descritte le Unità di Paesaggio a scala provinciale</p> <p><b>Analisi di area locale:</b> viene indagato il Paesaggio in relazione al passaggio dell'infrastruttura ed ai differenti tratti di progetto</p> <p><b>Censimento edifici in territorio rurale:</b> buffer 1 km per lato dall'asse autostradale</p>
<b>Patrimonio archeologico</b>	<p>Buffer di <b>2 km</b> su ogni lato del tracciato in progetto, <b>complessivamente 4 km</b>. Alcuni elementi naturali e antropici quali i dossi, la centuriazione e la viabilità antica e storica, sono stati considerati al di fuori del buffer in quanto si tratta di dati territoriali di più ampio respiro, funzionali alla lettura e interpretazione delle dinamiche insediative dell'area indagata.</p>
<b>Salute e del benessere dell'uomo</b>	<p>Le analisi si sono focalizzate su tutti comuni direttamente interessati dal tracciato autostradale di progetto.</p> <p>L'area di studio individua il territorio direttamente interferito dal tracciato autostradale in almeno una delle configurazioni alternative.</p>
<b>Sistema insediativo e delle condizioni socio-economiche</b>	<p>3 Province e 14 Comuni :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Provincia di Reggio Emilia</u> - Reggiolo e Rolo;</li> <li>➤ <u>Provincia di Modena</u> - Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia;</li> <li>➤ <u>Provincia di Ferrara</u> - Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico, Ferrara e Mirabello.</li> </ul>

Nel contesto dello Studio di Impatto Ambientale, le analisi di confronto condotte tra le diverse alternative plano-altimetriche di tracciato e le conseguenti motivazioni che hanno indotto alla scelta della configurazione definitiva dell'asse autostradale presso l'ambito territoriale dei Comuni di sant'Agostino e Mirabello sono ampiamente illustrate ed esplicitate nel Quadro di Riferimento Ambientale dello Studio di Impatto Ambientale redatto, nello specifico nell'elaborato 6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A.

Si ritiene utile riportare di seguito alcuni dati quantitativi sintetici in relazione alle caratteristiche geometriche e funzionali delle quattro configurazioni alternative confrontate.

Alternativa	L (km)	Tipologia	% rilevato basso	% rilevato	% trincea	% viadotto
Da	9,5	Tracciato sovrapposto al sedime «Cispadana» in esercizio	50	46	-	4
Db	9,7	Passaggio a Nord dell'abitato di San Carlo	61	36	-	3
Dc	9,8	Passaggio senza interferenza con Mirabello	85	12	-	3
Dd	11	Passaggio a Nord con interessamento del comune di Mirabello	85	12	-	3

Il confronto tra le diverse alternative individuate è stato svolto analizzando gli impatti delle configurazioni scelte sulle 14 componenti ambientali analizzate adottando il modello Bresso, metodo matriciale qualitativo, opportunamente "modificato" al fine di passare da giudizi qualitativi per ogni impatto ad una scala ordinale di valori basata su giudizi quantitativi.

La valutazione comparativa operata rispetto alle differenti alternative di tracciato presenti nel tratto autostradale "D" ha evidenziato il seguente quadro di sintesi:

Alternativa	Valore complessivo
Da	-30,21
Db	-37,93
Dc	-28,91
Dd	-37,45

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI VALORI AFFERENTI AI GIUDIZI PESATI

Il percorso valutativo, ampiamente illustrato negli elaborati progettuali, ha permesso di pervenire alla conclusione che la configurazione afferente all'alternativa Dc presenta maggiore sostenibilità ambientale – paesaggistica e migliore funzionalità trasportistica rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate.



**ID 82.4 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione sulla conformità del progetto agli strumenti di Pianificazione/Programmazione vigenti e ai calcoli derivanti dalle norme ambientali: sulla necessità e importanza di ricalcolare e aggiornare, su dati e rilievi acquisiti in data post sisma e liquefazione delle sabbie, la soluzione di progetto che tratta dell'interferenza del tracciato dell'Autostrada Cispadana nel momento dell'attraversamento dello scolmatore del Reno o Cavo Napoleonico.

Chiede anche integrazioni in merito a quali comuni il PIAE di Ferrara ha valenza di PAE.

**Risposta:**

Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

**ID 82.5 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** Sull'affermazione "Non si rilevano però particolari contrasti e di problematiche in termini di compatibilità con gli strumenti comunali. In relazione alla configurazione proposta si ritiene, perciò, motivata la compatibilità del tracciato rispetto alle previsioni dei Piani Comunali; ciò anche in ragione del fatto che tali alternative sono state elaborate sulla base di precise istanze avanzate dai comuni interessati nell'ambito della Conferenza di Servizi Preliminare ed indicate nel relativo Verbale conclusivo, di cui si è detto nell'ambito della sezione introduttiva del presente Quadro di Riferimento Programmatico."

Segnala che nel comune di Sant'Agostino non c'è compatibilità del tracciato Dc con la pianificazione, ribadisce che la Dc è l'alternativa più impattante.

**Risposta:**

L'elaborato 5887\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_FS\_12\_A Raccolta degli strumenti di pianificazione urbanistica Comune di Sant'Agostino riporta la cartografia di Piano Strutturale Comunale associato per il Comune di Sant'Agostino, con indicazione del corridoio infrastrutturale di progetto per l'Autostrada Regionale Cispadana individuato dallo strumento urbanistico. La soluzione di progetto definitivo Dc non risulta coincidere con tale corridoio ma l'articolo 6.1 - Infrastrutture per la mobilità: assunzione delle determinazioni derivanti dalla pianificazione sovraordinata e previsioni progettuali del PSC delle Norme Tecniche di Attuazione, riportato nel suddetto elaborato di SIA a corredo del Quadro di Riferimento Programmatico, specifica che:

"...Il PSC recepisce le previsioni della pianificazione e programmazione sovraordinata e quindi individua nelle tavole di piano:

a) la rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità di maggiore rilevanza, ai servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione ed agli spazi per l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto urbano o extraurbano;

b) la rete del sistema della mobilità ciclabile e pedonale.

In particolare per quanto riguarda l'autostrada "Cispadana" il PSC individua nelle tavole di piano un corridoio corrispondente allo sviluppo progettuale più recente disponibile. Dato lo stadio ancora preliminare delle progettazioni effettuate finora, tale corridoio assume un valore orientativo.

Quando il progetto definitivo della autostrada "Cispadana" sarà approvato, esso sarà recepito nel POC, senza che ciò comporti procedura di variante al PSC anche qualora tale progetto dovesse discostarsi dal corridoio indicato...".

Si rimanda a quanto risposto al punto 82.3 precisando che le valutazioni condotte in merito alle alternative di tracciato proposte ed alla disposizione delle mitigazioni hanno debitamente tenuto in conto dei vincoli di tutela naturalistica presenti e degli edifici storico-monumentali presenti sul territorio.

## **ID 82.6 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione sull'interferenza, nel comune di Sant'Agostino, tra il progetto dell'Autostrada Cispadana e gli esistenti vincoli di tutela naturalistica e storico-monumentali. E sulla necessità di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico in ragione degli esiti sismici, nonché della nuova situazione territoriale e carta del rischio, che registra la presenza di danni rilevanti sia nell'ambito delle aree soggette a vincoli di tutela naturalistica sia nell'ambito delle aree e edifici storici soggetti a vincoli di tutela storico-monumentale.

### **Risposta:**

A titolo generale si osserva che la presente richiesta fonda le proprie argomentazioni basandosi su stralci di testo desunti dalla sintesi non tecnica dello SIA (elaborato 6431\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_09\_A). Si sottolinea in relazione a questo aspetto, che la sintesi non tecnica, proprio per il suo carattere divulgativo e di facile accessibilità da parte di tutti, riporta una sommaria e speditiva sintesi dei principali elementi del progetto e che quindi non sia il documento più indicato, all'interno della corposa documentazione progettuale prodotta, per valutare aspetti tecnici di dettaglio, quali sono quelli citati nella presente osservazione.

In merito al tema sismico si segnala altresì, che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

Per quanto riguarda gli ulteriori temi richiesti si precisa quanto segue:

- Per quanto riguarda l'interferenza del tracciato autostradale nei confronti del SIC – ZPS “*Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico*”, si sottolinea che è stato redatto un apposito studio per la valutazione di incidenza (cfr. elaborato 6686\_PD\_0\_000\_00000\_0\_SC\_RG\_02\_A), in cui attraverso elaborati grafici e relazionali è stato puntualmente definito il quadro conoscitivo del sito e sono stati valutati gli impatti del tracciato, sia in fase di cantiere che di esercizio, in relazione agli habitat ed alle specie chiavi presenti all'interno del sito stesso. Si precisa che il tracciato di progetto si svilupperà all'interno del sito tramite l'impalcato del ponte sul Cavo Napoleonico per un tratto di circa 150 metri e non di 240 metri come erroneamente indicato. Si segnala inoltre, che in materia di valutazione di incidenza è stata espressa una specifica richiesta di integrazione (4.22) da parte del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per prendere visione della risposta fornita.
- In merito alla citata mancanza dell'area di rispetto e ripopolamento della fauna ATCFE/1, si sottolinea che gli Ambiti Territoriali di Caccia, comunemente denominati ATC, rappresentano le strutture di gestione faunistica sui territori non sottoposti a gestione privata o non destinati a tutela della fauna e per tale ragione non sono significativi dal punto di vista conservazionistico/tutela della fauna selvatica. Al contrario, all'interno dello studio di impatto ambientale (cfr. elaborato 6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A) sono state censite e localizzate aree naturali protette, oasi di protezione della fauna e corridoi ecologici dell'ambito territoriale in esame.
- In merito agli approfondimenti condotti inerenti il passaggio dell' infrastruttura presso il Palazzo Ludergnani ed annesso oratorio Ghisilieri, si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 4.43.
- La caratterizzazione del sistema insediativo e del patrimonio storico-culturale dell'area in esame, ivi compreso il comune di Sant'Agostino, è stata compiutamente analizzata all'interno del quadro conoscitivo dello SIA (cfr. elaborato 6147\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_06\_A). In merito al presente tema del circuito ciclistico di San Carlo si sottolinea che il tracciato autostradale non comporta l'interruzione di nessun percorso ciclabile esistente; laddove si è verificata un'interferenza tracciato – percorso ciclabile, la stessa è stata risolta con diverse risposte progettuali (cavalcavia, sottovia, raccordo planimetrico del percorso ciclabile con un'altra viabilità, ecc...), garantendo in tutti i casi il mantenimento della percorribilità del percorso stesso.

## ID 82.7 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla necessità, data l'avvenuta configurazione di una nuova situazione territoriale post sisma, di riprogrammare il processo di cantierizzazione in modo di poter ottimizzare le percorrenze dei messi operativi, da e per le aree di conferimento dei materiali.*

**Risposta:**

Nelle successive fasi progettuali saranno opportunamente approfonditi gli studi condotti relativi alla predisposizione dei percorsi di cantiere al fine di verificare la persistenza o meno della validità e delle condizioni d'esercizio post sisma constatate in fase di redazione del Progetto Definitivo.

## **ID 82.8 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sull'assenza di un capitolo dedicato alla tematica e studio di impatto ambientale delle vibrazioni sonore e del terreno esito della cantierizzazione, costruzione Autostrada e flusso veicolare futuro in una zona terremotata. Si sostiene che tali vibrazioni possano ulteriormente danneggiare i fabbricati già lesionati dal sisma.*

### **Risposta:**

il tema degli impatti dovuti alle vibrazioni connesse alle lavorazioni inerenti la fase di realizzazione dell'opera sono trattati in dettaglio sia negli elaborati relativi alla cantierizzazione (relazione ID 3528\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_RT\_01\_A), sia negli elaborati dello Studio di Impatto Ambientale (relazione ID 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A) relativi alla valutazione degli impatti e degli interventi di mitigazione dell'opera in progetto.

Le valutazioni condotte hanno permesso di identificare per le macchine d'opera solitamente impiegate nel cantiere le distanze di impatto vibrazionale in termini di disturbo alle persone dato che i livelli di vibrazione identificati sono tali da non dare mai luogo a rischi strutturali per gli edifici.

Si informa inoltre che la componente ambientale "Vibrazioni" rientra nel Piano di Monitoraggio Ambientale connesso alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana al fine di verificare eventuali condizioni di criticità o variazioni dei livelli vibrazionali tra la situazione ante operam e la condizione di esercizio.

In merito all'indicazione dei provvedimenti che si intende assumere nel caso in cui gli esiti delle rilevazioni evidenzino valori superiori ai riferimenti normativi assunti si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 4.40.

## **ID 82.9 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sul Piano dei Percorsi dei mezzi di Cantiere. Sulla necessità di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico nei riguardi dello stato post sisma della viabilità esistente nel Comune di Sant'Agostino.*

### **Risposta:**

Nelle successive fasi progettuali saranno opportunamente approfonditi gli studi condotti relativi alla predisposizione dei percorsi di cantiere al fine di verificare la persistenza o meno della validità e delle condizioni d'esercizio post sisma constatate in fase di redazione del Progetto Definitivo.

## **ID 82.10 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla necessità e opportunità, in seguito al verificarsi di una nuova situazione territoriale post sisma, di procedere a un nuovo censimento dei ricettori acustici ed alla determinazione del loro grado di sensibilità.*

**Risposta:**

L'analisi dei ricettori acustici, individuati in una fascia di 250 m (tutti gli edifici) e 500 m (solo i ricettori sensibili), come definito dal DPR 142/2004 decreto applicativo della Legge 445/1995, dell'autostrada e delle viabilità di adduzione e di collegamento ad essa connesse, ha portato al censimento di oltre 2200 ricettori acustici.

In relazione alla loro ubicazione è stata valutata la necessità di predisporre opportuni interventi di mitigazione al fine di garantire i limiti di immissione acustica previsti dalla Normativa vigente. Qualora gli eventi sismici accorsi abbiano modificato la consistenza dei ricettori identificati in fase di redazione del Progetto Definito, si ritiene corretto considerare tali cambiamenti nelle successive fasi progettuali.

## **ID 82.11 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla necessità e opportunità, in seguito al verificarsi di una nuova situazione territoriale post sisma, di verificare di nuovo le potenziali risposte di ciascun ricettore a sollecitazioni di carattere vibrazionale ( VIB7 e VIB8).*

**Risposta:**

Si ritiene che la nuova situazione territoriale post sisma non possa modificare le considerazioni formulate nello Studio di Impatto Ambientale in merito alla componente "vibrazioni".

Dalle considerazioni svolte, supportate anche da una estesa campagna di monitoraggio vibrazionale condotta precedentemente la realizzazione del Progetto Definitivo, si è accertato che per la fase di esercizio dell'infrastruttura non esiste alcuna possibilità che il transito di veicoli gommati su viabilità posta anche a brevissima distanza dagli edifici possa indurre livelli vibrazionali superiori ai valori limite indicati nelle norme UNI 9614 ed UNI 9916.

Va osservato che l'impatto vibrazionale non viene quantificato sulla base del numero di transiti o della loro frequenza, ma solo sulla base del valore istantaneo massimo prodotto: pertanto se già il transito attuale, che avviene a distanza dai ricettori inferiore di quella di progetto e su pavimentazione in condizioni sicuramente peggiori, non induce alcun superamento dei limiti, non è prevedibile che si abbia un peggioramento in seguito alla realizzazione di un'opera che trasferirà il traffico pesante su una infrastruttura sita a maggior distanza dai centri abitati, e dotata di pavimentazione moderna ed elastica.

Conseguentemente la possibilità di impatto vibrazionale in fase di esercizio è stata giudicata inesistente, ed in base a tale considerazione si è considerato nullo il potenziale impatto vibrazionale dell'opera, come evidenziato nel capitolo E.3.13.2.1 del documento 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A *Studio di Impatto Ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale*.

Gli impatti dovuti alle vibrazioni connesse alle lavorazioni inerenti la fase di realizzazione dell'opera sono trattati in dettaglio sia negli elaborati relativi alla cantierizzazione (relazione ID 3528\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_RT\_01\_A), sia negli elaborati dello Studio di Impatto Ambientale (relazione ID 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A) relativi alla valutazione degli impatti e degli interventi di mitigazione dell'opera in progetto.

Le valutazioni condotte hanno permesso di identificare per le macchine d'opera solitamente impiegate nel cantiere le distanze di impatto vibrazionale in termini di disturbo alle persone dato che i livelli di vibrazione identificati sono tali da non dare mai luogo a rischi strutturali per gli edifici.

Si informa, inoltre, che la componente ambientale "Vibrazioni" rientra nel Piano di Monitoraggio Ambientale connesso alla realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana redatto al fine di verificare eventuali condizioni di criticità o variazioni dei livelli vibrazionali tra la situazione ante operam e la condizione di esercizio.

In merito all'indicazione dei provvedimenti che si intende assumere nel caso in cui gli esiti delle rilevazioni evidenzino valori superiori ai riferimenti normativi assunti si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 4.40.

## **ID 82.12 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla tipologia e ubicazione delle due postazioni di misura vibrazioni individuate per il territorio del Comune di Sant'Agostino.*

### **Risposta:**

In merito alle misure vibrazionali VIB07 e VIB08 si precisa che tali analisi, condotte in una fase precedente la redazione del Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana, rientrano nel corpus insieme di

analisi preliminare condotto da ARC al fine di informare correttamente la progettazione e lo Studio di Impatto Ambientale circa lo stato di fatto del territorio antecedentemente la realizzazione dell'opera.

Si precisa che nel piano di Monitoraggio Ambientale è previsto un punto di monitoraggio della componente ambientale "vibrazione" nel Comune di Sant'Agostino alla pk autostradale 49+500 circa, in prossimità dell'abitato di San Carlo, da verificare in tutte le fasi d'opera (ante, corso e post operam).

Per maggiori dettagli si veda la tavola 0255\_PD\_0\_000\_00000\_0\_MN\_PX\_11\_A del Progetto Definitivo.

### **ID 82.13 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sui livelli vibrazionali acquisiti e sul rispetto dei livelli normativi.*

**Risposta:**

Si rimanda alle risposte ai punti precedenti relativi alla tematica "vibrazioni", ID 82.11 e ID 82.12 .

### **ID 82.14 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sull'analisi dello stato del suolo e sottosuolo e acque sotterranee e del sito dove dovrebbe passare il tracciato dell'alternativa Dc della Autostrada Cispadana, ritiene la documentazione in merito alle componenti suolo e sottosuolo sia obsoleta perché pre-sisma.*

**Risposta:**

Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e nella richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

### **ID 82.15 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sull'esistenza o meno di edifici sensibili alle vibrazioni a breve distanza delle sorgenti di vibrazioni. Chiede sia rivista l'analisi sulle vibrazioni a seguito degli effetti del sisma sui fabbricati esistenti. Ribadisce quanto già espresso nell'osservazione 82.12.*

**Risposta:**

In merito alla richiesta già formulata di prevedere punti di monitoraggio sulle vibrazioni prossimi all'abitato di San Carlo si rimanda alla risposta fornita al punto ID 82.12.

#### **ID 82.16 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione in merito all'affermazione “ i dati disponibili non indicano alcun rischio di potenziale impatto vibrazionale in fase di esercizio”. Si richiede integrazione del SIA sulla componente vibrazioni.*

**Risposta:**

Si rimanda alle risposte ai punti precedenti relativi alla tematica “vibrazioni”, ID 82.11 e ID 82.12.

#### **ID 82.17 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla necessità, in seguito al manifestarsi del fenomeno della liquefazione delle sabbie e ai mutamenti del sottosuolo conseguenti, di presentare adeguata integrazione e approfondimento di tipo analitico che abbia valore di aggiornamento nei confronti sia della nuova situazione post sisma instauratasi post maggio 2012, sia della normativa vigente per le aree terremotate e ad alto rischio sismico, quale quella del Comune di Sant'Agostino (FE) è recentemente diventata.*

**Risposta:**

Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e alla richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

#### **ID 82.18 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla valutazione dell'impatto ambientale nei confronti delle acque superficiali , richiede aggiornamento componente acque superficiali a seguito del sisma.*

**Risposta:**

Visti gli indicatori quali-quantitativi utilizzati per valutare gli impatti sul sistema delle acque superficiali all'interno dello SIA (morfologia dei corsi d'acqua, portate e velocità di riferimento, fasce di tutela ed aree



storicamente allagate, gestione acque di piattaforma), non si ritiene che l'evento sismico accorso non possa aver modificato le conclusioni a cui lo studio è giunto.

## **ID 82.19 – SIG. RA STEFANIA AGAROSI (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla misurazione dell'impatto ambientale dell'Autostrada Cispadana tratto D variante C per quanto riguarda le acque sotterranee , richiede aggiornamento componente a seguito del sisma.*

### **Risposta:**

Si segnala che richieste di approfondimenti in materia sismica sono già espresse dal servizio VIA della Regione Emilia Romagna, punti 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4 (allegato RIC 7.1.1.1) e nella richiesta di integrazione 3.1 del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (REL.02), a cui si rimanda per la risposta.

## **ID 82.20 – SIG. RA STEFANIA AGAROSI (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulla misurazione dell'impatto ambientale dell'Autostrada Cispadana tratto D variante C per quanto riguarda vegetazione e flora e fauna, chiede aggiornamento componente flora e fauna per sisma.*

### **Risposta:**

Nonostante l'oggetto della richiesta contenuto nel titolo della stessa faccia riferimento ad analisi sulle componenti vegetazione e flora e fauna contenute nello Studio di Impatto Ambientale, il testo integrale dell'osservazione risulta coincidere con quello dell'osservazione precedente ID 82.19 relativo alla componente acque sotterranee. Si rimanda quindi alla relativa risposta.

Si sottolinea tuttavia che in riferimento alle componenti vegetazione e flora e fauna, l'evento sismico del maggio 2012 non ha comportato modifiche e alterazioni che possano compromettere la validità delle analisi condotte in merito alle componenti in esame e contenute nella documentazione ambientale integrata afferente al Progetto Definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana.

Non si è a conoscenza attualmente dell'esistenza di studi bibliografici che dimostrino una correlazione diretta tra un evento sismico e potenziali effetti sulle componenti vegetazione, flora e fauna.

**ID 82.21 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSO (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione sulle valutazioni presentate in merito al Consumo del suolo e qualità dei suoli consumati in corrispondenza del Comune di Sant'Agostino (Fe) e frazione di San Carlo (Fe). Si richiedono approfondimenti sull'impatto agricolo, in particolare all'impatto sul seminativo.

**Risposta:**

La presente osservazione, riporta stralci di testo desunti dalla Sintesi non tecnica dello SIA (elaborato 6431\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_09\_A, Cap. F.7.10. Sistema Agricolo, agroalimentare e rurale). Si sottolinea in relazione a questo fatto, che la sintesi non tecnica, proprio per il suo carattere divulgativo e di facile accessibilità da parte di tutti, riporta una sommaria e speditiva sintesi dei principali elementi del progetto e che quindi non sia il documento più indicato, all'interno della corposa documentazione progettuale prodotta, per valutare aspetti tecnici di dettaglio, quali sono quelli citati nella presente osservazione.

Gli approfondimenti richiesti dalla presente osservazione, in merito al tema degli impatti sul sistema agricolo, hanno trovato ampia trattazione all'interno dello SIA, nella sezione tematica dedicata al quadro conoscitivo (6146\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_05\_A Cap.D.10) e soprattutto in quella dedicata alla valutazione degli ambientali indotti dall'opera (elaborato 6290\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_08\_A Cap.E.3.10).

L'analisi degli impatti indotti al sistema agricolo dal progetto in esame ha seguito le *Linee guida per la valutazione degli impatti delle grandi infrastrutture sul sistema rurale e per la realizzazione di proposte di interventi di compensazioni, progetto Val.Ter.*, elaborate dalla Regione Lombardia e dal Ce.DAT. del Politecnico di Milano.

L'analisi è stata condotta per i tratti in cui è stato suddiviso il tracciato (A, B, C, D e E) e per ogni tratto sono stati indagati, sia in termini qualitativi che quantitativi, i seguenti aspetti:

- consumo di suolo e qualità dei suoli consumati;
- interferenze del tracciato con il sistema della viabilità locale;
- interferenze con sistemi agroalimentari locali;
- interferenze col sistema rurale.

Per la definizione del consumo di suolo è stata impiegata una declinazione ampia delle aree utilizzate, che comprende anche le zone non impermeabilizzate, come ad esempio le superfici intercluse negli svincoli autostradali, ma sottratte all'agricoltura e ad altri utilizzi. Il consumo di suolo è dunque stato determinato con l'impronta del tracciato autostradale che comprende le aree interne alla recinzione, le opere di attraversamento principali (cavalcavia) le opere di collegamento ed escluse le opere minori di attraversamento (sottovia).

E' stata descritta la qualità dei suoli consumati dalle opere ricorrendo alla Carta della Capacità d'Uso dei Suoli (redatta col metodo *Land Capability Classification, LCC*). La Capacità d'Uso dei Suoli è un'interpretazione delle informazioni pedologiche che permette di identificare i suoli agronomicamente più

pregiati e maggiormente adatti all'attività agricola, quelli cioè in grado di ospitare molti tipi di coltivazioni con la minor richiesta di fattori produttivi o input energetici. Rientra nei sistemi di valutazione del territorio, elaborati in molti paesi europei ed extra-europei secondo modalità ed obiettivi differenti.

Per ciascun comune interferito dall'opera, è stato calcolato il consumo di suolo, declinato nelle tipologie (seminativi comprese) che vengono sottratte a seguito della realizzazione dell'infrastruttura.

L'analisi degli impatti sui sistemi agroalimentari locali è stata proposta per due scale territoriali.

- La prima coincide con il territorio compreso in un buffer di 500 m per lato dal nastro autostradale e vuole descrivere il sistema agroalimentare nei pressi del raccordo, quello che può subire impatti indiretti e diffusi, quali i problemi di disturbo, rumore, aggressione urbanistica, difficoltà di accesso o di ampliamento.
- La seconda scala indaga le aziende agricole con terreni direttamente interessati dalle opere (ovvero con terreni - in conduzione – toccati dai lavori); in questo livello si vogliono cogliere gli impatti locali e diretti che costituiscono il problema più grave per i proprietari ed i coltivatori, quali la sottrazione di superficie coltivata, la riduzione della produzione e della redditività, i maggiori costi di gestione.

Infine, l'osservazione in esame parla testualmente di "...soppressione dell'unico circuito ciclistico esistente e percorso vita utilizzato quotidianamente dagli abitanti di San Carlo (Fe)...". In merito al presente tema si sottolinea che il tracciato autostradale non comporta l'interruzione di nessun percorso ciclabile esistente; laddove si è verificata un'interferenza tracciato – percorso ciclabile, la stessa è stata risolta con diverse risposte progettuali (cavalcavia, sottovia, raccordo planimetrico del percorso ciclabile con un'altra viabilità, ecc...), garantendo in tutti i casi il mantenimento della percorribilità del percorso stesso.

Inoltre, il progetto di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico dell'opera nel territorio, ha predisposto un accurato masterplan in relazione alla mobilità ciclabile dell'area, prevedendo la riconversione di estesi tratti di piste di cantiere in percorsi ciclabili in grado di integrare ed implementare significativamente la rete esistente.

## **ID 82.22 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** Osservazione in merito all'analisi proposta da ARC per quanto riguarda l'impatto ambientale delle interferenze con Sistemi agroalimentari locali nel Comune di Sant'Agostino (Fe):

a) in riferimento "il territorio compreso in una fascia (buffer) larga 500m per ogni lato dell'autostrada".

b) in riferimento alle "aziende agricole con terreni direttamente interessati dalle opere (ovvero con terreni toccati dalle opere)".

**Risposta:**

La natura delle richieste della presente osservazione è del tutto analoga a quelle della precedente osservazione (ID 82.21); pertanto si ritiene valida anche per questo punto, la risposta fornita all'osservazione 82.21.

#### **ID 82.23 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sulle valutazioni esposte relativamente all'impatto ambientale dell'autostrada Cispadana, nel momento dell'interferenza con il paesaggio e patrimonio storico-culturale del comune di Sant'Agostino (FE). In particolare segnala la presenza dell'oratorio Ghisilieri.*

**Risposta:**

In merito agli approfondimenti condotti inerenti il passaggio dell'infrastruttura presso il Palazzo Ludernani ed annesso oratorio Ghisilieri, si rimanda alle richieste di integrazioni formulate in tal senso dal MATTM al punto 4.43.

#### **ID 82.24 – SIG. RA STEFANIA AGAROSSÌ (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008058)**

**Sintesi richiesta:** *Osservazione sull'impatto ambientale della dispersione di inquinanti in atmosfera e all'impatto acustico per gli abitanti del centro abitato di San Carlo e limitrofi. Osserva che nella VIS non sono elencati i criteri che portano a dire che l'impatto sulla salute dei residenti risulta trascurabile, anche in merito al rumore.*

**Risposta:**

Le richieste esposte nel presente punto trovano la loro definizione chiara ed esplicita nel documento 6433\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_10\_A Appendice I – Valutazione di Impatto Sanitario – Relazione a cui si rimanda per approfondimenti.

#### **ID 83.0 – GRUPPO SPONTANEO ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-00\_2013-0008221)**

**Sintesi richiesta:** *Trasmette al MATTM l'ordinanza n°35 del 20/03/2013 a firma Errani "Modalità di applicazione dell' art. 3 comma 10 della legge 122 di conversione del DL 74/2012"*

**Risposta:**

L'Ordinanza del Presidente della Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 35 del 20 marzo 2013, si applica unicamente per le verifiche di sicurezza sugli edifici esistenti delle attività produttive presenti nei territori colpiti dal sisma, al fine della loro certificazione di agibilità sismica. L'Ordinanza quindi non può applicarsi alle opere di nuova realizzazione per le quali, conformemente alla normativa nazionale vigente (NTC 2008), deve essere verificata la piena resistenza alle azioni previste dalla normativa e non solo ad un'azione ridotta, come previsto nei casi regolati all'art. 3 comma 10 della legge n.122 del 1 agosto 2012.

Il Progetto Definitivo di Autostrada Regionale Cispadana prevede la verifica di tutte le strutture, adottando le azioni stabilite dalla norma per ciascuna tipologia di manufatto necessarie a garantire la sicurezza strutturale, tenendo ovviamente conto degli effetti amplificativi del moto sismico riscontrabili puntualmente per lo specifico suolo di fondazione.

Preliminarmente alla progettazione strutturale è stata condotta un'ampia campagna di indagine geognostica, volta a individuare nel dettaglio le caratteristiche meccaniche dei suoli attraversati, avendo particolare attenzione alla caratterizzazione sismica e all'individuazione di aree vulnerabili al fenomeno della liquefazione.

Si precisa infine che nella progettazione strutturale, le reti viarie di tipo A vengono considerate costruzioni con funzioni pubbliche di tipo strategico, anche con riferimento alla gestione della protezione civile e per questo classificate dalle NTC 2008 di classe d'uso IV, tenendo conto di una vita nominale delle opere di 100 anni. Ciò significa che per queste tipologie di opere viene richiesto un livello di sicurezza molto superiore rispetto a quello richiesto per le opere comuni, come ad esempio gli edifici produttivi oggetto dell'ordinanza.

## **ID 84.0 - PARTECIPANZA DI CENTO (DVA-00\_2013-0008919)**

**Sintesi richiesta:** *La Partecipanza di Cento chiede :*

- *che l'alternativa C2c venga realizzata parzialmente in galleria;*
- *spiegazioni sul motivo per cui la C2c ha altimetria superiore alla C2a;*
- *osserva che la C2a può mantenere lo stesso tracciato della C2c in corrispondenza dell'ansa sul Panaro;*
- *formula osservazioni sulle metodologie adottate per la redazione del SIA, come ad esempio l'attribuzione di pesi, la definizione di "reversibilità"*
- *nel caso resti la scelta della C2c , l'ente richiederà un aggiornamento progettuale con un soluzione più dialogante con il il territorio.*

**Risposta:**

Il tratto autostradale "C" si sviluppa nelle Province di Modena e Ferrara. Il tratto ha inizio all'autostazione di "San Felice sul Panaro e Finale Emilia" e termine in corrispondenza della progressiva di inizio del tratto "D",

poco oltre all'autostazione di "Cento". In corrispondenza dell'ambito di tracciato afferente all'attraversamento del Fiume Panaro e al "Sistema dei Terreni delle Partecipanze", nel Comune di Cento, si è verificata la necessità di valutare due diverse alternative plano-altimetriche del corpo autostradale rispetto alla configurazione sviluppata in sede di progetto preliminare.

Lo studio di tali alternative ha avuto la finalità di valutare due soluzioni di tracciato (una posta più a nord ed una più a sud rispetto al corridoio del progetto preliminare), al fine di comprendere se tali ipotesi potessero consentire una più efficiente azione di mitigazione dell'impatto indotto dall'infrastruttura autostradale sul sistema dei terreni delle Partecipanze di Cento. In relazione a tale aspetto si è provveduto a suddividere il tratto "C" in due ulteriori sub-tratti: "C1" e "C2". Il sub-tratto "C1" non è interessato da alcuna alternativa, il sub-tratto "C2" è interessato da due alternative plano-altimetriche rispetto alla configurazione di PP.

Ne consegue che per operare un'analisi comparativa per tale sub-tratto sono state studiate tre differenti configurazioni plano-altimetriche, e più precisamente:

- alternativa "**C2a**" configurazione plano-altimetrica del progetto preliminare
- alternativa "**C2b**" configurazione plano-altimetrica alternativa nord
- alternativa "**C2c**" configurazione plano-altimetrica alternativa sud.

La metodologia utilizzata per la valutazione degli impatti ambientali delle suddette alternative di tracciato, ha previsto l'impiego di 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.

La metodologia di valutazione applicata in sede di SIA è stata coerente con le indicazioni riportate nel "**Piano di Lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale**", redatto ai sensi del Titolo III, art. 21 del Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e ss. mm. e li., al fine di attivare la fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale". Tale documento è stato oggetto dell'istruttoria tecnica da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA), confluita nel Parere di cui alla nota Prot. N. 2011 0016939 del 13.07.2011, del 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, ed altresì dell'istruttoria tecnica complementare operata, sulla medesima documentazione, dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, di cui alla relativa nota PG.2011.0124243 del 18.05.2011.

Nel medesimo parere ministeriale il MATTM ha altresì evidenziato esplicitamente che i criteri di selezione e attribuzione dei pesi e dei giudizi sulle componenti ambientali a base del processo di valutazione comparata venissero condivisi con il pubblico interessato, anche attraverso criteri di valutazione e progettazione partecipata. Per ottemperare a quest'ultima richiesta, è stata implementata una fase di indagine sociale volta all'ascolto delle comunità locali, dettagliatamente illustrata **nell'Allegato C - Documento di ottemperanza al parere ministeriale approvato con nota prot. n. 2011 0016939 in data 13.07.2011 in merito alla condivisione con il pubblico interessato della valutazione ambientale,**

Tale indagine si è basata sull'utilizzo di due diversi strumenti di ricerca:

- Interviste qualitative semi- strutturate, rivolte agli stakeholder del territorio considerato;
- Indagine demoscopica quantitativa rivolta ad un campione stratificato casuale della popolazione interessata e realizzata telefonicamente.

Entrambe le indagini hanno analizzato molteplici aspetti relativi al progetto della Cispadana, soffermandosi in particolar modo sull'analisi dei criteri della matrice Bresso, così da poter produrre dei risultati comparabili con quelli ("pesi delle componenti") prodotti dai tecnici analisti e valutatori ambientali, in un'ottica descrittiva e integrativa.

Definito il metodo di valutazione da impiegare e assegnati i "pesi" relativi alle componenti, lo SIA ha affrontato l'analisi degli impatti relativi ai tre tracciati alternativi, analizzando per la fase di esercizio dell'opera tutti i possibili fattori di impatto in relazione alle 14 componenti ambientali in esame. Si ricorda inoltre che la valutazione delle tre alternative del tratto C2, ha interessato un ambito territoriale che va dal fiume Panaro all'autostazione di Cento, quindi ben più ampio dell'area interessata dal vincolo delle Partecipanze.

La valutazione comparativa quali-quantitativa, operata rispetto alle differenti alternative di tracciato presenti nel tratto autostradale "C2" ha evidenziato il seguente quadro di sintesi:

ALTERNATIVA	VALORE COMPLESSIVO
C2a	-44,31
C2b	-40,74
C2c	-32,01

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI VALORI AFFERENTI AI GIUDIZI PESATI

Ne consegue che la configurazione afferente all'alternativa **C2c** presenta un quadro complessivo di impatti significativamente minore rispetto alle omologhe alternative funzionali considerate e per tale ragione è stata quindi sviluppata nell'ambito del livello definitivo della progettazione.

Alla luce delle suddette considerazioni, si ribadisce in questa sede la correttezza dell'applicazione del metodo di valutazione e delle analisi svolte e si confermano quindi i risultati emersi dalla valutazione degli impatti, delle soluzioni alternative poste a confronto, sviluppata all'interno dello SIA (vedasi elaborato) 6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A.

## ID 85.0 – COMUNE DI MIRANDOLA (prot. MATTM DVA-00\_2013-0009540)

**Sintesi richiesta:** *Trasmette al MATTM la Delibera Comunale con l'approvazione delle osservazioni al progetto di Cispadana (Comuni Area Nord di Modena).*



**Risposta:**

Le puntuali risposte alle osservazioni del Comune di Mirandola sono riportate nelle controdeduzioni alle note dei Comuni dell' Area Nord Modenese (ID 41.1 – 41.20).