



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 344 del 26 ottobre 2022

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p style="text-align: center;">Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13. Richiesta di proroga provvedimento di VIA D.M.n.190/2017</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 8258</p>
Proponente:	Società Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

PREMESSO che:

- la Società Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. con nota prot.n.117 del 29 marzo 2022 ha presentato, ai sensi dell’art.25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., domanda di proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n.190 del 25/07/2017 relativo al progetto “*Autostrada Regionale Cispadana – Tratto dal casello Reggiolo Rolo, Autostrada A22, alla barriera Ferrara Sud, Autostrada A13*” per un periodo di 5 anni;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot.n.MiTE/40951 del 30/03/2022;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota prot.n.PG/223 del 07 luglio 2022, acquisita al prot.n. MiTE/85948 del 11 luglio 2022, in seguito alla richiesta avanzata con nota prot.n.MiTE/49219 del 21 aprile 2022 con cui la Soc. ARC veniva invitata dalla Direzione a riformulare l’istanza, corredata dalla “*Relazione esplicativa*” illustrante le eventuali modifiche progettuali intervenute e diretta a descrivere il contesto attuale rispetto a quello analizzato in sede di valutazione di impatto ambientale. Nella stessa nota si evidenziava la necessità per l’istante di fornire gli elementi utili al MiC per le determinazioni di competenza in merito alla richiesta di proroga.
- la Divisione con nota prot. MiTE/90206 del 19 luglio 2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA/5012 del 19 luglio 2022 ha comunicato la procedibilità della domanda ed ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione chiedendo “*di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il citato decreto di compatibilità ambientale n.190 del 25/07/2017, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta*”;
- con la stessa nota la Divisione ha chiesto, altresì, al Ministero della Cultura il nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta, ai fini della predisposizione del decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all’art. 25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

Oggetto del presente parere: è l'esame della richiesta di proroga della validità del decreto di compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada Regionale Cispadana (di seguito anche "Cispadana") inerente al nuovo tratto autostradale di collegamento tra casello di Reggiolo-Rolo sull'A22 (Autostrada del Brennero) alla barriera di Ferrara Sud sull'A13 (Bologna – Padova) e in particolare, al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Divisione con nota prot.n.MiTE/90206 del 19/07/2022, l'esame della seguente documentazione:

- "Relazione esplicativa" di verifica invarianza dello stato dei luoghi e del progetto rispetto al contesto oggetto dello studio di impatto ambientale originario e relativi allegati.

Decreto di compatibilità ambientale e approvazione del Piano utilizzo terre e rocce da scavo.

- con **D.M. 190 del 25 luglio 2017** il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM, ora Ministero della Transizione ecologica – di seguito MiTE), di concerto con il Ministero dei Beni culturali e del Turismo (di seguito MiBACT, ora Ministero della Cultura – di seguito MiC) è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto in oggetto subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali. L'art. 3 del D.M. fissa in 5 anni il termine per la realizzazione delle opere a decorrere dalla data di pubblicazione dello stesso sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 106 Parte Seconda del 9 giugno 2017.

- con il D.D. n.89 del 08/06/2022 in seguito al parere della Commissione CTVA n.472 del 26 aprile 2022 è stato approvato il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;

Motivazioni della richiesta di proroga: necessità di completare i lavori e invarianza degli scenari

La richiesta di proroga dei termini di validità del D.M. n. 190/2017 è motivata dal proponente in considerazione:

-della necessità di completare gli interventi previsti, in ragione del fatto che la realizzazione del progetto non si è ancora compiuta. A questo fine il proponente ricorda che l'Osservatorio (v. infra) ha terminato ad aprile 2021 le attività di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali del Decreto VIA presentate dalla Società;

- del fatto che il progetto in questione non è stato sottoposto ad alcuna modifica rispetto a quanto precedentemente valutato e pertanto, le caratteristiche tecniche sono rimaste assolutamente invariate rispetto a quanto precedentemente valutato e conferito nel D.M.190 del 25/07/2017, come si evince dall'apposita **Relazione allegata all'istanza**, finalizzata proprio a evidenziare verificare la perdurante attualità rispetto all'analisi compiuta nel SIA sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale conclusasi con DM 190/2017;

DATO ATTO che :

- il DM n. 190/2017 contiene:
 - nella sezione "A", le prescrizioni impartite dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS, di cui al parere n.2395 del 19/05/2017;
 - nella sezione "B", le prescrizioni formulate dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, di cui al parere n.18050 del 19 giugno 2017;
 - nella sezione "C", le prescrizioni formulate dalla Regione Emilia-Romagna, di cui alla delibera di Giunta Regionale n. 638 del 15 maggio 2017.;

- L'art. 49 del DM n. 190 citato prevede che "...dovrà essere costituito, dal Ministero dell'Ambiente ed a spese del proponente che ne curerà anche il supporto logistico, un Osservatorio Ambientale con compiti di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni impartite con il presente decreto e della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo

esercizio dell'autostrada. Faranno parte di tale osservatorio oltre al Ministero dell'Ambiente (n. 2 rappresentanti) che lo presiede, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (n. 2 rappresentanti), la Regione Emilia-Romagna (n. 1 rappresentante) (con il supporto di ARPA), le Province interessate (n. 1 rappresentante per provincia), inoltre, relativamente agli ambiti ed ai temi di loro specifico interesse o competenza, dovranno essere coinvolti i Comuni e gli Enti Gestori dei Siti Natura 2000 interferiti...". La competenza dell'Osservatorio si estende a tutte le fasi che caratterizzano il processo attuativo dell'infrastruttura (progettazione, esecuzione e primo periodo di esercizio).

Osservatorio ambientale

– l'Osservatorio ambientale è stato istituito dal MiTE con D.D. 351 del 15/11/2019 e rinnovato D.M.n.26 del 20/01/2022.

Prescrizioni confluite nella progettazione definitiva

-al fine di rispondere alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA, la Società ha aggiornato il Progetto definitivo oggetto del Decreto, elaborando il **progetto definitivo** (di seguito anche "**PD2019**") che contiene la versione integrata, modificata e aggiornata alle prescrizioni ambientali che potevano essere valutate in fase di progettazione definitiva, corrispondenti a più di metà dell'intero quadro prescrittivo. Su di esse l'Osservatorio Ambientale si è già espresso con parere positivo.

- in particolare le prescrizioni che si è ritenuto opportuno affrontare in fase di progettazione definitiva sono 76 su di un totale di 126: la metodologia adottata, alla luce della loro numerosità, è stata quella di suddividerle in 5 tranches distinte, seppure sequenzialmente coordinate ed omogenee per contenuti e correlati livelli di approfondimento. La prima tranche di condizioni ambientali è stata trasmessa al MATTM in data 5 marzo 2020, la seconda in data 23 settembre 2020, la terza in data 7 dicembre 2020, la quarta in data 2 febbraio 2021 e la quinta in data 3 marzo 2021;

pareri dell'Osservatorio ambientale

al 30 aprile 2021 tutti i pareri dell'Osservatorio Ambientale sono stati firmati e formalmente inviati al MiTE ai fini dell'emissione del decreto direttoriale che sancisse l'ottemperanza delle condizioni ambientali oggetto di esame. In particolare, le valutazioni dell'Osservatorio sono le seguenti:

- 73 condizioni ambientali ottemperate: - sez. A nn. 1.a, 1.b, 1.c, 1.d, 6, 11, 13, 14, 15, 20, 21, 22, 25, 28.1, 28.2, 28.3, 28.5, 28.6, 28.7, 28.8, 29, 30, 32, 33, 35.1, 35.2, 38, 42, 45.1, 45.2, 45.3, 47, 48, 48.1, 50, 51, 52; - sez. B nn. 2, 3, 5, 6, 8; - sez. C nn. 3, 6, 7.1, 7.2.1, 7.2.2, 7.3.1, 7.4, 8, 10, 11.1, 11.2, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 42, 43, 44, 45;
- 3 parzialmente ottemperate, in quanto inerenti successive fasi (progetto esecutivo o corso d'opera) la cui completa ottemperanza sarà fornita successivamente: - sez. A n. 34; - sez. B n. 1; - sez. C n. 12;

Adeguamento del PUT . Condizione ambientale n. 3

Parallelamente Il MiTE ha richiesto alla Società un adeguamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (**P.U.T.**) ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. La Società ha eseguito l'aggiornamento richiesto e il MiTE ha comunicato l'avvio della procedura di verifica istruttoria da parte di una commissione tecnica VIA/VAS del Piano di utilizzo. In data 20 dicembre 2021 il MiTE ha inviato l'esito dell'istruttoria alla Società richiedendo ulteriori integrazioni alla documentazione presentata. Tale documentazione, propedeutica alla verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n.3 della sez. A) del Decreto VIA, richiesta con nota prot. n. MATTM/84662 del 02/08/2021. L'istruttoria si è conclusa con il D.D. n.89 del 08/06/2022 in seguito al parere della Commissione CTVA n.472 del 26/04/2022;

CONSIDERATO che

In particolare, la relazione presenta il seguente contenuto

Rispetto al contesto ambientale di riferimento, comprensivo della ricognizione vincolistica vigente, il Proponente evidenzia come risultino confermati i contenuti del SIA;

La conclusione fonda sull'analisi del contesto territoriale ed ambientale documentato all'interno dello SIA e dall'esame dei possibili cambiamenti che lo stesso presenti, la cui significatività possa essere ritenuta tale da modificare i presupposti del giudizio di compatibilità a suo tempo espresso.

La Relazione pertanto, dopo una descrizione sintetica dell'evoluzione dell'iniziativa (Cap.3):

-ha in primo luogo identificato i temi che, tra tutti quelli documentati dallo SIA e presi in esame nel corso dell'iter istruttorio, possono considerarsi "Temi centrali" in quanto hanno rivestito un ruolo centrale ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale e ha pertanto operato una verifica delle attuali condizioni degli elementi territoriali ed ambientali (Cap.5);

- ha poi proceduto all'analisi di rispondenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto suddivisa per gli aspetti inerenti alla pianificazione e al sistema dei vincoli (Cap. 6) e le condizioni di contesto ambientale e territoriale (Cap.7) al fine di fornire tutte le informazioni necessarie alla comprensione degli aspetti di rispondenza intercorrenti tra le condizioni di contesto ambientale, territoriale e pianificatorio rappresentate da ciascun tema centrale e la loro attuale configurazione, necessarie all'analisi di permanenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto;

- ha infine proceduto alla stima della significatività degli eventuali cambiamenti di contesto intervenuti, in termini di compromissione della validità dei presupposti alla base dei quali è stato espresso il giudizio di compatibilità ambientale.

- ha quindi operato una analisi conclusiva (Cap. 8).

SINTESI DELL'EVOLUZIONE DELL'INIZIATIVA

L'Autostrada Regionale Cispadana è l'infrastruttura che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sull'A22 (Autostrada del Brennero) alla barriera di Ferrara Sud sull'A13 (Bologna – Padova). Il tracciato autostradale percorrerà in modo trasversale, con direzione ovest-est, la parte nordorientale della pianura emiliana, attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, permettendo l'integrazione delle reti di collegamento di prossima realizzazione.

Quadro generale

L'infrastruttura risponde alla domanda di mobilità dell'area nord orientale della Regione Emilia-Romagna e ha la funzione di colmare l'esigenza di razionalizzazione della rete a servizio del territorio attraversato, connettendolo ai principali itinerari nord-sud del Paese. Il tracciato percorre trasversalmente, con direzione prevalente Ovest – Est, ed a quote comprese tra i 10 e i 19 m s.l.m., il quadrante nord orientale della pianura emiliana. La nuova autostrada presenta un'estesa complessiva di circa km 65,7, con inizio nel Comune di Reggiolo (RE), in prossimità dell'attuale casello sull'autostrada A22 "del Brennero", e termine nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud dell'Autostrada A13 "Bologna – Padova" e di raccordo con la superstrada "Ferrara – Porto Garibaldi".

La sezione trasversale adottata è quella prevista per le autostrade di categoria "A" dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001, la cui piattaforma comprende 2 corsie da m 3,75 e corsia di emergenza di m 3,00 per senso di marcia e spartitraffico centrale di m4,00. Su tutto il tratto autostradale ad intervalli prossimi al chilometro e su entrambi i lati sono previsti gli allargamenti della piattaforma stradale per ospitare le piazzole di sosta, alternativamente corredate di colonnina S.O.S. Queste

sono caratterizzate da uno sviluppo pari a 65 m, di cui 25 m a larghezza costante e due tratti, di lunghezza complessiva 20 m ciascuno, a larghezza variabile per realizzare il raccordo alla piattaforma tipo.

La corsia d'emergenza mantiene la sua continuità anche nei rami degli svincoli d'interconnessione e di autostazione, la larghezza della carreggiata stradale dei rami unidirezionali a due corsie è prevista sovradimensionata rispetto alle indicazioni delle norme.

La nuova arteria autostradale si sviluppa per il 47% in rettilineo, per il 26% in raccordo circolare e per il restante 27% in raccordo clotoideo. La pendenza trasversale massima in curva è pari al 7%, mentre in rettilineo è sempre garantita la pendenza del 2,5% per consentire il corretto deflusso delle acque di piattaforma. Altimetricamente l'autostrada si configura per il 43% del suo sviluppo in rilevato basso (denominato a raso), cioè con altezza inferiore a 2,5 m rispetto al piano campagna. Per il 53% in rilevato (altezze superiori ai 2,5m rispetto al piano campagna), per il 4% in viadotto. L'altezza di rilevato massima è in corrispondenza degli scavalchi ferroviari ed è pari a 11,50 m. La pendenza massima prevista lungo il tracciato principale, in corrispondenza delle opere discavalco, è il 2.89%. Tali valori, molto contenuti, consentono l'inserimento degli ampi raccordi verticali necessari a garantire la richiesta di visibilità per l'arresto con valori minimi dei raggi adottati pari a 14'000.00 m per i raccordi convessi e 5'000.00 m quelli concavi.

L'asse autostradale è implementato dalla realizzazione di ulteriori funzioni infrastrutturali, le quali possono essere distinte in due diverse tipologie:

- interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale, costituiti da un quadro organico di interventi di eterogenea entità progettuale, complementari in termini funzionali all'infrastruttura autostradale di progetto per un'estensione totale di circa 16 km;
- viabilità di adduzione al sistema autostradale, opere finalizzate sia al potenziamento della rete stradale attualmente in esercizio nei territori prossimi alla nuova infrastruttura, sia all'implementazione dell'offerta trasportistica autostradale rispetto alla domanda di mobilità e di logistica espressa dalle realtà produttive insediate nell'area vasta, per un'estensione totale di circa 38 km.

In termini funzionali, la nuova infrastruttura di progetto prevede:

- due barriere di interconnessione poste agli estremi della tratta, ubicate rispettivamente la prima a Reggiolo-Rolo sulla A22 Modena – Brennero e la seconda a Ferrara Sud sulla A13 Bologna – Padova, entrambe di competenza delle Società esercenti le suddette autostrade oggetto di adeguamento per consentire l'allaccio della nuova infrastruttura;
- quattro svincoli di autostazione (San Possidonio-Concordia-Mirandola; S. Felice sul Panaro –Finale Emilia; Cento e Poggio Renatico) e un nuovo svincolo sull'A22 a nord dell'interconnessione.

La tipologia di svincolo adottata è a “racchetta”, caratterizzata da due rampe dirette e due rampe semidirette. Questa particolare tipologia consente di:

- garantire un adeguato livello di sicurezza della circolazione in corrispondenza dell'intersezione
 - garantire un adeguato livello di servizio in relazione ai flussi veicolari;
 - ridurre l'occupazione di suolo;
- due aree di servizio, denominate “Panaria Nord” e “Panaria Sud” ubicate in posizione baricentrica rispetto all'estesa autostradale e ricadenti nel comune di Finale Emilia (MO).

INDIVIDUAZIONE DELLE TEMATICHE DI INTERESSE OGGETTO DI ANALISI

Identificazione di quegli elementi del contesto territoriale ed ambientale che, tra tutti quelli documentati dallo SIA e presi in esame nel corso dell'iter istruttorio, hanno rivestito un ruolo centrale ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.

Il giudizio di compatibilità ambientale risale ai seguenti documenti:

- parere n. 1690 del 16 gennaio 2015, espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica
- dell'Impatto Ambientale (DVA-2015-1677 del 20 gennaio 2015);
- delibera del Consiglio dei ministri del 10 febbraio 2016 (4454/DVA del 22 febbraio 2016);
- delibera del Consiglio dei ministri del 24 novembre 2016 (29866/DVA del 12 dicembre 2016);
- espressione dalla Regione Emilia Romagna con Delibera di Giunta Regionale n. 638 del 15 maggio 2017, integrando quanto espresso nella DGR n.300 del 10 marzo 2014 (11572/DVA del 17 maggio 2017);
- parere n. 2395 del 19 maggio 2017 espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (12475/DVA del 29 maggio 2017);
- parere n. 18050 del 19 giugno 2017, espresso dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (14472/DVA del 20 giugno 2017)

e attiene ai seguenti aspetti:

- lo stato della pianificazione ordinaria generale e di settore
- la struttura territoriale e il sistema insediativo
- lo stato della qualità dell'aria
- la classificazione acustica
- il suolo e il suo utilizzo
- lo stato dell'ambiente idrico
- la Rete natura 2000
- le Reti ecologiche
- l'inquadramento sismico
- il contesto paesaggistico

Oltre a quanto detto, l'analisi va completata con l'intera revisione ed eventuale aggiornamento dei vincoli e dei livelli di tutela insistenti sull'area, con specifico riferimento al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004), nelle Parte II (Patrimonio dei beni culturali) e nella Parte III (Patrimonio dei beni paesaggistici) del suddetto Codice.

Verifica delle attuali condizioni degli elementi territoriali ed ambientali identificati mediante la fase di selezione di cui al punto precedente ed individuazione degli eventuali cambiamenti intercorsi;

PERMANENZA DELLE CONDIZIONI DI RIFERIMENTO DEGLI ATTI ISTRUTTORI RISPETTO ALLO STATO ATTUALE DELLA PIANIFICAZIONE E DEI VINCOLI

Il quadro pianificatorio e lo stato approvativo sono stati messi a confronto al fine di verificare l'invarianza delle condizioni dell'ambiente in cui il progetto in oggetto si inserisce. Per ciascun piano regionale, provinciale e comunale il Proponente ha verificata la rispondenza della previsione dell'autostrada nella pianificazione vigente al momento della redazione del SIA e delle eventuali integrazioni richieste nel procedimento di formulazione del Decreto di compatibilità ambientale, rispetto alla pianificazione vigente attualmente.

Successivamente, gli strumenti programmatici e pianificatori che hanno subito tali evoluzioni sono stati analizzati in rapporto all'opera in progetto al fine di verificare se vi siano intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro dei rapporti tra Opera ed atti di pianificazione analizzati in sede di VIA.

ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PIANI E DELLA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E SETTORIALE A LIVELLO NAZIONALE.

Il Proponente compara il SIA (stato attuale/ conformità/ modifiche), rispetto:

- al PNRR - PNRR 2021-2026 (si rimanda al par. 6.1.2.1 per gli approfondimenti)
- al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) PGTL approvato con deliberazione del 2 marzo 200. Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta.
- al Piano Generale della Mobilità (PGM) PGM 2007 -Conferma del grado di coerenza evidenziato nell'ambito della redazione dello SIA e successive Integrazioni Documento di DPEF 2008 - 2012 Allegato infrastrutture, mobilità Si rimanda al par. 6.1.2.1
- alla Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) e logistica al Documento di Economia e Finanza (DEF) pubblicato a maggio 2022
- al Piano Nazionale per la Logistica Piano Nazionale per la Logistica 2011-2020. Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta.
- al Quadro Strategico Nazionale. 2007 -2013 e Documento strategico regionale 2021 - 2027

Si rimanda al par. 6.1.2.1 del SIA per gli approfondimenti

ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PIANI E DELLA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E SETTORIALE A LIVELLO REGIONALE E PROVINCIALE

Il Proponente il SIA (stato attuale/ conformità/ modifiche), rispetto:

- al PTRR approvato dall'Ass. legislativa con delibera n. 276 del 3/02/2010 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta
- al PTPR Approvato nel 1993 Adeguamento del PTPR al "Codice dei beni culturali e del paesaggio" congiuntamente al MiC in corso. Si rimanda al par. 6.2 del SIA "I vincoli e le tutele ambientali" per gli approfondimenti.
- al PRIT 98-2010 approvato con delibera di Assemblea legislativa n. 1322 del 22/12/1999
- al PRIT 2025 approvato con delibera Assemblea legislativa n. 59 del 23/12/2021. Conferma del tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana (nella configurazione di PD2012) fra gli assi di progetto rientranti nel Sistema Autostradale della Grande Rete; le "viabilità di adduzione" che costituiscono tratti dell'asse cispadano rientrano analogamente nella Grande Rete (Sistema non autostradale), quali interventi prioritari, mentre le altre viabilità di adduzione ad esso trasversali, così come buona parte delle "viabilità di collegamento al sistema autostradale" sono considerate parte della Rete di Base, ovvero interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità urbana. Richiesta di proroga dei termini di validità del DM 190/2017 n.25
- al PTCP Reggio Emilia Variante generale approvata con delibera di Consiglio Provinciale n. 124 del 17/06/2010. Variante specifica approvata con DCP n. 25 del 21/09/2018; Nessuna modifica

- intervenuta. Conferma del grado di coerenza evidenziato nell'ambito della redazione dello Studio di Impatto Ambientale e successive Integrazioni
- al PTCP Modena. PTCP 2009 approvato con delibera di Consiglio Provinciale n.46 del 18/03/2009. Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta. Conclusione: Conferma del grado di coerenza evidenziato nell'ambito della redazione del Sia e succ. integr.
 - al PTCPB Ferrara. Approvato con deliberazione di G.R. n. 20 del 20/01/97e modificato con delibere n. 80/63173 del 28/07/2010, recente Variante specifica al PTCP inerente all'adeguamento agli artt. A-2, A-4, A-5, A13, A-15 (parte) della L.R. 20/2000, alla selezione degli ambiti produttivi di rilievo provinciale e all'aggiornamento della rete infrastrutturale provinciale, approvata con deliberazione di C.P. n. 34 del 26/09/2018
 - In tema infrastrutture per la viabilità la Variante specifica al PTCP si conforma ai contenuti del PRIT98, ricomprendendo il tracciato nella Grande Rete e Rete di Base (cfr. par. 6.1.2.2.3 del SIA)
 - al PTCP Parma. Variante al PTCP approvata con deliberazione del Consiglio Provinciale n.118 del 22/12/2008 (riguardante tematiche non riferite ad infrastrutture e mobilità). Conclusioni: Le opere ricadenti in Provincia di Parma risultano coerenti con gli obiettivi programmatici provinciali in tema di infrastrutture e mobilità: in particolare la "Viabilità di adduzione al sistema autostradale D02 (ex 1RE) - Variante alla SP n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - tratto tra la SP n° 60 e Brescello" è individuata e qualificata come Viabilità primaria di interesse regionale (Tronco in progetto)". Conclusione: Conferma del grado di coerenza evidenziato nell'ambito della redazione del Sia e succ. integr. Richiesta di proroga dei termini di validità del DM 190/2017.

ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PIANI E DELLA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E SETTORIALE A LIVELLO COMUNALE

Il Proponente il SIA (stato attuale/ conformità/ modifiche), rispetto:

- Comune di Reggiolo. PRG, D.C.C. n. 63 del 16/10/2008. Variante Specifica n. EP9 V.2/2008. PUG approvato con DCC n. 25
- del 29/07/2020. Il PUG è coerente con la previsione infrastrutturale, è stato inserito il tracciato autostradale nella configurazione che ha ottenuto la compatibilità ambientale nel Decreto VIA (cfr. par. 6.1.2.3.1)
- Comune di Rolo. PSC, Variante speciale. D.C.C. n° 39 del 27/07/06; RUE, D.C.C. n. 74 del 28/11/2008. PSC approvato con Variante speciale DCC n. 39 del 27/07/06. RUE approvato con DCC n.12 del 27/02/2013. Invariato
- Comune di Novi di Modena PRG, Variante al PRG del 2000 D.C.C. 29 luglio 2014; PRG approvato con Variante parziale n.10 DCC n. 12 del 30/03/2021. L'ultima variante che interessa l'opera è la Variante specifica n.8 del 2011 ed è individuato il corridoio di tracciato;
- Comune di Concordia sulla Secchia. PSC, DCC n. 23 del 20/04/2009 RUE, Variante parziale D.C.C. n. 20 del 05/04/2011. PSC approvato con DCC n.23 del 20/04/2009 RUE approvato con Variante parziale DCC n. 20 del 05/04/2011. Invariato
- Comune di San Possidonio. PRG Variante Specifica n.15 DCC del 20/12/2011. PRG adozione Variante specifica DCC n.55 del 6/12/2021 Per quello che riguarda la previsione infrastrutturale non sono state apportate modifiche. L'infrastruttura è indicata con lo stesso corridoio
- Comune di Mirandola. PRG, DGP n. 197 del 19/12/2011 (ultima Variante). PSC approvato con DCC n. 111 del 27/07/2015. Variante 1 PSC - RUE Approvato con DCC n.134 del 18/12/2018. L'infrastruttura è prevista, l'indicazione riportata in tavola è coerente con il tracciato previsto.
- Comune di Medolla. PSC, DCC n. 30 e 31 del 31/08/2011. PSC, Variante specifica aprile 2021. Le modifiche intercorse non hanno modificato il corridoio infrastrutturale previsto nel PSC 2011;
- Comune di San Felice sul Panaro. PSC, DCC n. 25 del 22/04/2009 -RUE, DCC n. 14 del 30/03/2010- PSC, Variante 2017 DCC n. 51 del 26/09/2017. Le modifiche intercorse confermano il corridoio infrastrutturale previsto nel PSC 2010;.

- Comune di Finale Emilia- PRG, Variante parziale DCC n. 26 del 03/03/2015- PRG, Variante parziale DCC n. 26 del 03/03/2015. Invariato
- Comune di Cento. PRG, Variante Generale. DCC n. 40 del 8/04/2005- PRG, aggiornato con Piano della Ricostruzione. Il PRG per i temi di interesse non è stato modificato.
- Comune di Cento. PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010 PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010. Il PSC è invariato
- Comune Terre del Reno1: fusione dei Comuni di Mirabello (FE) e Sant' Agostino (FE) con L.R nr. 23 del 19/12/2016
- PRG Comune di Sant'Agostino, Variante specifica adottata DCC n. 27 del 7/04/05 PSC, adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010 PRG, Variante Generale approvata con DGP n.75 del 27/02/2007. PSC, adottato con DCC n. 38 del30/06/2010. Invariato
- PRG Comune di Mirabello, Variante specifica con DCC del febbraio 2009 PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010 PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010.Invariato
- PRG comune di Poggio Renatico, Variante specifica DCC n. 26 del 31/03/06 PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010
- PRG, Variante approvata con DCC n. 79 del 16/12/2015 PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010. Invariato
- PRG comune di Ferrara, Variante specifica approvata con DCC n° 20 PG 9831/11 del 09/05/2011 PSC, adottato con DCC del n. 91706/08 del 03/12/2008 PSC, approvato con DCC il 16/04/2009. L'infrastruttura è prevista anche nella versione approvata
- PSC comune di Parma, DCC n. 46 del 27/03/2007; RUE, DCC n. 71 del 20/07/2010 PSC, DCC n.53 del 22/07/2019 Il nuovo PSC ha mantenuto le previsioni infrastrutturali
- PSC comune di Torrile DCC n. 20 del 19/07/2007 RUE, DCC n. 22 del 19/07/2007 Variante specifica PSC I_2018 e alla Variante specifica PSC 2012 Le Varianti non hanno modificato il PSC del 2007
- PSC e RUE Comune di Mezzani DCC n. 26 del 29/06/2006 Adeguamento PSC 2016 Le Varianti non hanno modificato il PSC del 2006
- PSC comune di Sorbolo DCC n. 42 del 29/11/2005 PSC, Variante D.C.C. n. 38 del 20-06-2017 Le Varianti non hanno modificato il PSC del 2005
- PRG comune di Brescello D.G.P. n.83 del 18/04/2002, - Invariato
- PSC comune di Luzzara DCC n.34 del 21/07/2009 RUE, DCC n.72del 21/12/2011 Successive varianti puntuali Le Varianti non hanno modificato PSC del 2009
- Comune di Bondeno. PRG, Approvato con DGR n. 1216 del 04/04/1995- PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010
- PRG, Approvato con DGR n. 1216 del 04/04/1995- PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010. Invariato
- PRG Comune di Cento-, Variante Generale DCC n. 40 del 08/04/2005- PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010
- PRG, aggiornato con Piano della Ricostruzione- PSC, Adottato con DCC n. 38 del 30/06/2010 Il PRG per i temi di interesse non è stato modificato. Il PSC è invariato

ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PIANI E DELLA PROGRAMMAZIONE - SETTORE AMBIENTALE

Si compara il SIA (stato attuale/ conformità/ modifiche) e lo Stato attuale Conformità/modifiche PTA

- PTA Regione Emilia – Romagna. approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 40 del 21 dicembre 2005 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza col SIA- PAIR –
- PAIR 2020 Piano Aria Integrato Regionale, approvato con deliberazione n.115 dell'11 aprile 2017 (Per gli approfondimenti v. infra);

- PAI Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Delta del Fiume Po (PAI Delta) approvato con DPCM 13/11/2008
- Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico del Fiume Reno approvato con Delibera n°1/1 del 06/12/2002 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta. Conferma del grado di coerenza col SIA;
- PGRA Piano di Gestione del Rischio Alluvioni approvato con DPCM del 27/10/2016 (in seguito a richiesta di ottemperanza) aggiornato al 2019 Ancora vigente Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza col SIA;
- PIAE Pianificazione Infraregionale delle Attività Estrattive della Provincia di Reggio Emilia approvato con DCP n.53 26/4/2004
- Variante specifica PIAE 2017 con valore di Variante generale al PAE del Comune di Toano approvata con DCP n. 25 del 7/11/2019 La variante approvata non interessa l'ambito territoriale in cui ricade l'infrastruttura in oggetto

Pianificazione Infraregionale delle Attività Estrattive

- Provincia di Modena approvato con DCP n.44 del 13/03/2009. Ancora vigente
- Provincia di Ferrara approvato con DCP n.53 del 25/05/2011 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza
- Provincia di Bologna approvato con DCP n.22 del 30/03/2004 PIAE approvato con DCP n n.22 del 31/3/2014 Le modifiche intercorse non hanno modificato l'ambito interessato dall'infrastruttura

Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria PTRQA

- Provincia di Ferrara approvato con DCP n.47 del 29/03/2007. Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta- Conferma del grado di coerenza col SIA
- Provincia di Modena approvato con DCP n. 47/2007. Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza col SIA

Zonizzazione Acustica PCCA/ZAC

- Comune di Sorbolo Mezzani (PR) approvata con DCC n.42 del 29/11/2005 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza col SIA
- Comune di Torrile (PR) 2009 Variante approvata con DCC n.11 del 9/4/2014 Per gli approfondimenti si veda. Infra
- Comune di Parma - Variante approvata con CC n.57 del 28/05/2009 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza
- Comune di Reggiolo (RE) Approvata con DCC n.19 del 28/03/2019 Per gli approfondimenti si v. infra
- Comune di Rolo (RE) approvata con DCC n. 30 del 27/04/2004 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta. Conferma del grado di coerenza
- Comune di Bondeno (FE) Approvata con DCC n.32 del 7/04/2014 Per gli approfondimenti s. v. infra
- Comune di Cento (FE) approvata con DCC n.139 del 19/12/2005 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta. Conferma del grado di coerenza
- Comune di Mirabello (FE) approvata con DCC n.29 del 22/06/2007 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza
- Comune di Sant'Agostino (FE) approvata con DCC n.29 del 22/06/2007 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza
- Comune di Poggio Renatico (FE) approvata con DCC n n.62 del 27/09/2007 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta. Conferma del grado di coerenza
- Comune di Ferrara (FE) Approvata con DCC n. 32267 del 25/03/2019 Per gli approfondimenti si v. infra
- Comune di Concordia sulla Secchia (MO) approvata con DCC n. 24 del 20/04/2009 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza

- Comune di Mirandola (MO) Approvata con DCC n.113 del 27/07/2015 Per gli approfondimenti si v. infra
- Comune di Medolla (MO) approvata con DCC n.30 del 31/08/2011 Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta Conferma del grado di coerenza
- Comune di San Felice sul Panaro (MO) Approvata con DCC n.51 del 26/09/2017. Per gli approfondimenti si v.infra

I NUOVI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)- Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"

L'obiettivo della Missione è quello di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno. Potenzia i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale in relazione al sistema degli aeroporti. Promuove l'ottimizzazione e la digitalizzazione del traffico aereo. Punta a garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.

In stretta connessione con l'impianto strategico di questa Missione, verranno inoltre realizzati investimenti per la sicurezza stradale, al fine di migliorare la sicurezza e la resilienza climatica/sismica di ponti e viadotti, utilizzando le soluzioni fornite dall'innovazione tecnologica e in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici.

La missione mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo European Green Deal (in particolare la "strategia per la mobilità intelligente e sostenibile", pubblicata il 9 dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite³. Questo quadro di programmazione risulta essere coerente con gli obiettivi posti alla base della realizzazione dell'opera in oggetto, ovvero:

- creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali - intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili), in modo da creare le migliori condizioni per il maggior trasferimento possibile delle merci dalla strada alla ferrovia, alle vie navigabili marittime;
- 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". Tra gli obiettivi alla base del progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana è presente quello di favorire collegamento diretto tra i territori delle Province di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara e il completamento del corridoio est - ovest con il mare Adriatico, migliorando la comunicazione con l'area costiera ferrarese e ravennate, il parco del delta del Po e le città di Ravenna e Ferrara, oltre ad agevolare i flussi di merci e persone verso il porto di Ravenna. Tale opera quindi ha come obiettivo quello di rivitalizzare economicamente un'area dell'Emilia-Romagna che soffre storicamente per la mancanza di collegamenti rapidi e agevoli, incrementando l'attrattività insediativa delle aree industriali e diventando elemento portante di un sistema infrastrutturale dotato di forti interconnessioni tra strada, ferrovia e rete navigabile.

È possibile quindi affermare la coerenza dell'opera oggetto della presente relazione con gli indirizzi e gli obiettivi del PNRR ed in particolare della Mission 3.

Allegato infrastrutture, mobilità e logistica al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2022

L'Allegato illustra l'insieme delle pianificazioni, delle riforme e degli investimenti realizzati e programmati per i prossimi dieci anni al fine di stimolare lo sviluppo del Paese rafforzando il suo posizionamento internazionale, aumentare la competitività del sistema economico nazionale, ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali tra Nord e Sud e tra aree interne e grandi città, trasformare il sistema della mobilità nel segno della sostenibilità ambientale, mettere in sicurezza le risorse idriche e le altre infrastrutture rispetto alle sfide del cambiamento climatico, accelerare la riqualificazione del patrimonio residenziale pubblico e la rigenerazione urbana, aumentare la sicurezza e il benessere delle persone. Definisce la selezione delle opere

prioritarie per lo sviluppo del Paese, anche anticipando la strategia di lungo periodo contenuta del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) attualmente in preparazione, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Per quanto riguarda gli interventi prioritari l'allegato ha tenuto conto oltre che della rispondenza agli obiettivi strategici sopra citati anche delle esigenze di completamento di interventi già parzialmente realizzati, necessari alla chiusura di alcune fondamentali maglie della rete viaria primaria. Nella tabella seguente si riportano gli interventi prioritari, tra questi viene inclusa la "Nuova autostrada regionale Cispadana"

All'analisi effettuata è possibile affermare la coerenza dell'opera oggetto della presente relazione con gli indirizzi e gli obiettivi dell'Allegato infrastrutture, mobilità e logistica del DEF 2022.

Documento Strategico Regionale (DSR) 2021 -2027

Il Documento Strategico Regionale 2021-2027 indirizza le scelte dei programmi operativi FSE, FESR, FEASR e FSC, al fine di massimizzare il contributo dei fondi europei e nazionali al raggiungimento degli obiettivi del Programma di Mandato 2020-2025, nonché contribuire alla realizzazione del progetto di rilancio e sviluppo sostenibile dell'Emilia-Romagna delineato dal Patto per il lavoro e per il Clima. Con la sottoscrizione del Patto per il Lavoro e per il Clima la Giunta regionale ha delineato e condiviso con il partenariato istituzionale, economico e sociale un progetto di rilancio e sviluppo dell'Emilia - Romagna volto a generare nuovo sviluppo e nuovo lavoro di qualità, accompagnando l'Emilia - Romagna nella transizione ecologica e digitale, riducendo le fratture economiche, sociali, ambientali e territoriali e raggiungendo la piena parità di genere.

Rispetto all'ambito interessato dal tracciato di progetto "Asta del Po e bassa pianura padana" nel documento si legge: *"Il tema della sicurezza territoriale e della mitigazione dei rischi naturali, fortemente condizionati anche dagli effetti del cambiamento climatico, resta centrale per la gestione sostenibile di questo territorio. In questo ambito, nei prossimi anni saranno aggiornati gli strumenti di pianificazione territoriale dedicati. Tenendo conto dei delicati equilibri ambientali, l'asta del Po, in particolare nella parte più a valle, può essere maggiormente inserita nel sistema intermodale della mobilità padana, con la promozione della navigazione interna a corrente libera e l'adeguamento dell'idrovia ferrarese. D'altro canto, il tema del rafforzamento infrastrutturale dell'asse cispadano deve essere inteso come occasione per un piano di sviluppo più complessivo in grado di ridefinire le relazioni territoriali nel contesto regionale e sovraregionale, per ridurre laddove presenti alcuni caratteri di marginalità e svantaggi localizzativi per le imprese e i nuovi investimenti"*.

Dall'analisi effettuata è possibile affermare la coerenza dell'opera oggetto della presente relazione con gli indirizzi e gli obiettivi del Documento Strategico Regionale (DSR) per il settennato 2021-2027.

I NUOVI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE ORDINARIA REGIONALE E PROVINCIALE

La nuova legge urbanistica regionale (LR n.24 del 21/12/2017, in vigore dal 1° gennaio 2018) stabilisce la disciplina regionale in materia di governo del territorio, in conformità ai principi fondamentali della legislazione statale e nel rispetto dell'ordinamento europeo e della potestà legislativa esclusiva dello Stato in materia di tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali, in materia di ordinamento civile e penale e del regime della proprietà, nonché in materia di tutela della concorrenza.

Il piano paesistico regionale influenza le strategie e le azioni di trasformazione del territorio sia attraverso la definizione di un quadro normativo di riferimento per la pianificazione provinciale e comunale, sia mediante singole azioni di tutela e di valorizzazione paesaggistico-ambientale. La Regione è attualmente impegnata insieme al MiC nel processo di adeguamento del PTPR vigente al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs 42/2004).

Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) è parte tematica del Piano Territoriale Regionale (PTR) e si pone come riferimento centrale della pianificazione e della programmazione regionale dettando regole e obiettivi per la conservazione dei paesaggi regionali.

Per l'approfondimento sulle modifiche rilevate dall'analisi del PTPR rispetto a beni paesaggistici e culturali si rimanda al par. 6.2. del SIA.

Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

Con delibera di Giunta n.2045 del 3/12/2018 è stata avviata la procedura di adozione da parte dell'assemblea legislativa del nuovo PRIT 2025, approvato in via definitiva con Delibera di Assemblea Regionale n.59 del 23/12/2021 e pubblicato sul BUR n.379 del 31/12/2021.

Il PRIT 2025 conferma il tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana (nella configurazione di PD2012) fra gli assi di progetto rientranti nel Sistema Autostradale della Grande Rete; le "viabilità di adduzione" che costituiscono tratti dell'asse cispadano rientrano analogamente nella Grande Rete (Sistema non autostradale), quali interventi prioritari, mentre le altre viabilità di adduzione ad esso trasversali, così come buona parte delle "viabilità di collegamento al sistema autostradale" sono considerate parte della Rete di Base, ovvero interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità urbana.

Gran parte della Grande Rete, e in particolare la rete autostradale, ricade nella rete europea TENT, un disegno infrastrutturale funzionale alla crescita e competitività economica europea.

Relativamente al tracciato della parte autostradale della Cispadana, che percorrerà in modo trasversale, con direzione Ovest-Est, il quadrante nord-orientale della pianura emiliana attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, il progetto è ora in corso di aggiornamento a seguito delle prescrizioni di VIA conclusasi nel 2017.

Dall'analisi effettuata è possibile affermare la coerenza dell'opera oggetto della presente relazione con gli indirizzi e gli obiettivi del PRIT 2025.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Ferrara

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 20 del 20.01.97 e modificato con le deliberazioni di C.P. n. 80/63173 del 28/07/2010 è stato poi soggetto a successiva variante inerente all'adeguamento agli artt. A-2, A-4, A-5, A13, A-15 (parte) della L.R. 20/2000, alla selezione degli ambiti produttivi di rilievo provinciale e all'aggiornamento della rete infrastrutturale provinciale, approvata con deliberazione di C.P. n. 34 del 26/09/2018.

Con questa variante specifica si prosegue nella stessa linea del Piano vigente, su argomenti particolarmente rilevanti quali le polarità specializzate nel produttivo, le reti infrastrutturali fondamentali, i principali rischi e limiti alla trasformazione ed uso del territorio (idraulico, sismico).

In tema infrastrutture per la viabilità la Variante specifica al PTCP si conforma ai contenuti del PRIT98, ricomprendendo, per quanto ricadente nel territorio provinciale e, nella fattispecie, in relazione all'itinerario cispadano e relative viabilità di adduzione/collegamento, le opere della Grande Rete e della Rete di Base così come identificate nel PRIT stesso, declinandole in Grande Rete regionale e Rete di Base regionale ed inserendo l'intervento di "trasformazione della Cispadana in Autostrada e suo completamento" fra quelli prioritari

I NUOVI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE ORDINARIA COMUNALE

Piano Urbanistico Generale (PUG) Comune di Reggiolo

Il PUG è stato approvato con deliberazione di C.C. n. 25 del 29/07/2020 il Consiglio Comunale, ai sensi degli articoli 3, comma 3 e 46 comma 6 della L.R. n. 24/2017- Dall'analisi effettuata del PUG approvato non si rilevano variazioni. Il tracciato di progetto risulta coerente con le previsioni infrastrutturali del Piano.

Piano Regolatore Generale (PRG) Comune di Novi di Modena

Con atto n.48 del 26/11/2020, il Consiglio Comunale ha adottato una Variante Specifica al PRG n.10, approvata con D.C.C. 12 del 30/03/2021. L'ultima variante che riporta le tavole della porzione del territorio attraversato dall'autostrada è la Variante specifica n.8 del 2011 dove viene rappresentato il corridoio di tracciato, confermando la coerenza dell'opera con le previsioni di piano.

Piano Regolatore Generale (PRG) Comune di San Possidonio

Approvato con delibera della giunta regionale n. 180 del 6 febbraio 1999, è stato integrato e modificato con varianti dalla n.1 alla n. 19, tutte approvate. Le varianti numeri 15, 16 e 17 sono state apportate con il piano della ricostruzione, ex art. 12 l.r. 16/2012 quale specifico strumento urbanistico modificativo del piano regolatore. La Variante specifica adottata con del di C.C. n. n.55 del 6/12/2021 apporta tredici modificazioni alla disciplina urbanistica. In merito all'infrastruttura della Cispadana questa viene individuata come "infrastruttura in progetto" anche nella Variante specifica.

Piano Strutturale Comunale (PSC) Comune di Mirandola

Il PSC è stato adottato con del di C.C. n. n. 60 del 9 aprile 2014. Con atto di Consiglio Comunale n. 111 del 27 luglio 2015 è stato approvato il PSC, aggiornato successivamente con variante al PSC e RUE approvata con delibera n. 134 del 18/12/2018. Nel PSC l'autostrada Cispadana viene riconosciuta come elemento strategico. Nello schema di assetto del territorio (cfr. Figura 6-9) l'infrastruttura è prevista, e l'indicazione riportata in tavola è coerente con il tracciato previsto.

Piano Strutturale Comunale (PSC) Comune di Medolla

approvato con DCC n. 30 e 31 del 31/08/2011, e variato con variante specifica con del di C.C. n. 35 del 03/05/2021 è stata adottata la variante specifica al Piano Strutturale Comunale (PSC)– 1° stralcio. Dall'analisi della Variante specifica del PSC (aprile 2021) si rileva che le modifiche intercorse non hanno modificato il corridoio infrastrutturale previsto nel PSC 2011.

Piano Strutturale Comunale (PSC) Comune di San Felice sul Panaro

La variante al PSC approvata con DCC n. 51 del 26/09/2017 ha operato una revisione delle previsioni del PSC vigente. La Variante al PSC rivede il "Corridoio Autostrada Cispadana" riadattandolo al progetto definitivo autostrada regionale Cispadana oggetto del Procedimento VIA, comprensivo delle fasce di rispetto e del relativo sistema di connessione al casello autostradale.

I NUOVI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE

Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020)

Il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) dell'Emilia - Romagna è stato approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 115 dell'11 aprile 2017 ed è entrato in vigore il 21 aprile 2017. Il Piano dà attuazione agli impegni assunti nell'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 1802/2013.

Stante le novità introdotte dal PAIR 2020, si vuole evidenziare la coerenza del progetto in esame con i principali obiettivi di piano. In merito a ciò si può far riferimento all'Analisi Trasportistica presentata in sede di VIA nella quale emerge il beneficio del progetto sulle viabilità limitrofe in termini di traffico e conseguentemente di emissioni e concentrazioni di inquinanti prodotti dal transito dei veicoli.

In generale: l'autostrada riveste un ruolo importante sia a livello nazionale, ponendosi come elemento di connessione tra i principali itinerari Nord-Sud del paese, vale a dire la A22 del Brennero e l'A13 Bologna-Padova, sia a livello locale, servendo un territorio urbanizzato e ricco di attività produttive, che potrebbe trarre notevoli vantaggi da un collegamento più diretto alla rete autostradale.

A livello locale :la diminuzione dei flussi di traffico è evidente su alcuni itinerari Est-Ovest di lunga percorrenza, autostradali e non, e su diversi itinerari locali, grazie alla viabilità di adduzione e collegamento

che scarica diverse tratte stradali esistenti migliorandone le condizioni di circolazione. Gli effetti positivi sono evidenti su alcuni collegamenti il cui traffico viene “drenato” dall’introduzione della Cispadana e dalla viabilità complementare. In particolare, 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 e il contiguo collegamento tra la SC “Salde Entra” ed il polo industriale di Finale Emilia.

A livello macro : gli effetti positivi più significativi si possono apprezzare lungo la viabilità parallela alla nuova autostrada. In particolare, una delle tratte maggiormente scaricate a Sud della Cispadana risulta tutto l’asse autostradale tra Cesena e Parma (A14 e A1). A Nord della nuova autostrada, 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.

Alla luce di ciò, si può considerare come una redistribuzione del traffico e riduzione dello stesso sulla viabilità locale prossima ai centri abitati comporti una riduzione complessiva di emissioni di inquinanti lungo le viabilità in cui si rileva una riduzione di traffico veicolare, con conseguente miglioramento della qualità dell’aria e dell’esposizione della popolazione all’inquinamento atmosferico.

Per maggiori approfondimenti legati alla tematica della qualità dell’aria si rimanda al paragrafo 7.2

Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (PIAE) Provincia di Bologna

Approvato con delibera n. 22 il 31/3/2014 con l’obiettivo di soddisfare i fabbisogni ineludibili di materiali necessari alla realizzazione di opere nel territorio provinciale, in un’ottica di sviluppo sostenibile delle attività estrattive a difesa del territorio e dell’ambiente.

A seguito dell’ultimo aggiornamento sono state apportate le seguenti modifiche:

- all’art.7, comma 3 delle NTA la possibilità data ai Comuni di apportare variazioni areali è stata portata dal 10 al 5%;
- il piano è stato integrato con l’elencazione delle singole previsioni estrattive antecedenti alla pianificazione 2002 non attuate, affiancate dalle relative volumetrie estraibili distinte per tipo di materiale;
- è stato stralciato l’ambito estrattivo di competenza comunale assegnato al Comune di Imola (150.000 mc di ghiaie alluvionali), in quanto già presenti sullo stesso territorio altri poli relativi alla medesima tipologia di materiale, rimandando alla verifica di metà percorso la possibilità di riassegnare tali volumi; Richiesta di proroga dei termini di validità del DM 190/2017;
- la previsione estrattiva denominata nella Relazione n.1.8 Molino San Ansano – Pianoro è stata stralciata dal PIAE.

Stante quanto osservato è possibile affermare che rispetto al quadro documentato nello SIA non sussistono cambiamenti significativi da evidenziare.

Piani comunali di classificazione acustica

Si rinvia all’analisi che precede in relazione ai Piani comunali di classificazione acustica dei comuni di Torrile (PR) di Reggiolo (RE) - di Bondeno (FE) - di Ferrara (FE) - di Mirandola (MO) di San Felice sul Panaro (MO) -

Il quadro complessivo delle modifiche intercorse

Nell’ambito della presente relazione si è proceduto alla revisione del quadro pianificatorio analizzato nell’ambito dello SIA, al fine di riscontrare eventuali modifiche e/o integrazioni intervenute negli strumenti pianificatori.

L’analisi svolta rispetto alla pianificazione e programmazione a scala nazionale ha evidenziato l’importanza strategica dell’asse cispadano includendolo tra gli interventi prioritari nell’ "Allegato infrastrutture, mobilità e logistica al Documento di Economia e Finanza" (DEF) 2022 e "occasione per un piano di sviluppo più complessivo in grado di ridefinire le relazioni territoriali nel contesto regionale e sovraregionale, per ridurre

laddove presenti alcuni caratteri di marginalità e svantaggi localizzativi per le imprese e i nuovi investimenti" nel Documento Strategico Regionale della programmazione 2021-2027.

Per quanto attiene alla pianificazione ordinaria generale di livello regionale e provinciale, l'analisi del PRIT 2025 approvato in via definitiva con Delibera di Assemblea Regionale n.59 del 23/12/2021, conferma il tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana fra gli assi di progetto rientranti nel Sistema Autostradale della Grande Rete; le "viabilità di adduzione" che costituiscono tratti dell'asse cispadano rientrano analogamente nella Grande Rete (Sistema non autostradale), quali interventi prioritari, mentre le altre viabilità di adduzione ad esso trasversali, così come buona parte delle "viabilità di collegamento al sistema autostradale" sono considerate parte della Rete di Base, ovvero interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità urbana.

Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale

- aggiornamento del PTCP di Reggio Emilia . Con la Variante specifica approvata con DCP n. 25 del 21/09/2018, che tuttavia **non interessa l'ambito interessato dal progetto** confermando la coerenza evidenziata nell'ambito della redazione dello SIA;
- il PTCP di Ferrara. Con la Variante specifica inerente all'adeguamento agli artt. A-2, A-4, A-5, A13, A-15 (parte) della L.R. 20/2000, approvata con deliberazione di C.P. n. 34 del 26/09/2018 si conforma ai contenuti del PRIT98, ricomprendendo il tracciato nella Grande Rete e Rete di Base.

Rispetto agli strumenti di pianificazione territoriale su scala comunale che hanno subito modifiche e aggiornamenti rispetto al 2012, emerge chiaramente dall'analisi condotta che la maggioranza dei Comuni attraversati dal tracciato prevede uno specifico corridoio destinato alla viabilità Cispadana. I confronti puntuali effettuati portano ad affermare che il tracciato di progetto risulta coerente con le previsioni contenute negli strumenti di pianificazione comunale presi in esame.

Rispetto agli strumenti di pianificazione del settore ambientale si rileva l'aggiornamento del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) 2020. Il par. 7.2 della Relazione contiene l'approfondimento ed il confronto sullo stato della qualità dell'aria attuale rispetto al quadro analizzato nel SIA.

Rispetto ai Piani Infraregionali delle Attività Estrattive (PIAE), l'unica provincia ad aver aggiornato il piano è stata la Provincia di Bologna, approvato con delibera n.22 del 31/03/2014. Le modifiche intercorse non hanno tuttavia modificato l'ambito interessato o previsto. Obiettivo del piano è quello di soddisfare i fabbisogni ineludibili di materiali necessari alla realizzazione di opere nel territorio provinciale, in un'ottica di sviluppo sostenibile delle attività estrattive a difesa del territorio e dell'ambiente.

Conclusioni: Alla luce di quanto esposto, non si rilevano variazioni di rilievo rispetto al quadro analizzato nello SIA. È possibile concludere che le modifiche degli strumenti di pianificazione e programmazione analizzati non hanno determinato cambiamenti significativi rispetto al quadro precedentemente documentato. La previsione dell'Autostrada Regionale Cispadana risulta ad oggi inserita a tutti i livelli della pianificazione (regionale, provinciale, comunale).

SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

Quadro di riferimento

In riferimento al quadro normativo vigente in materia di tutela dei beni culturali e paesaggistici, si è operata una specifica verifica finalizzata a valutare le modifiche intercorse e l'eventuale interferenza del progetto con ambiti territoriali soggetti a vincolo paesaggistico e/o monumentale di cui alla Parte seconda e Parte Terza del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

L'attività di adeguamento del PTPR come accennato in precedenza, si è concentrata nella prima fase sulla corretta individuazione delle aree tutelate, in base alle definizioni ope legis dell'art. 142 e soprattutto, sulla base dei provvedimenti emanati nel tempo, per individuare le aree di notevole interesse pubblico oggi tutelate dall'art. 136 del Codice dei Beni Culturali.

Ad oggi il Comitato Tecnico Scientifico ha completato la ricognizione dei beni paesaggistici dell'art. 142 del Codice (consultabili e scaricabili nel Catalogo dei dati Minerva).

L'analisi effettuata conferma la presenza dei seguenti beni per come già indicati nello Studio di impatto ambientale e nella Relazione di compatibilità paesaggistica.

Il confronto tra gli shapefile relativi ai beni paesaggistici acquisiti dal portale minERva della Regione Emilia Romagna (Dataset – minERva (regione.emilia-romagna.it) frutto del lavoro del Comitato Tecnico Scientifico (CTS) che è l'organo collegiale composto da Regione e MiC con il compito di realizzare l'adeguamento del PTPR al Codice dei beni culturali, da un lato, ed il quadro vincolistico descritto negli elaborati dello Studio di impatto ambientale e della Relazione di compatibilità paesaggistica, dall'altro, ha evidenziato la totale coincidenza di informazioni.

I Beni culturali

In merito al sistema dei Beni culturali (D.lgs. 42/2004 e smi, Parte II), non si rilevano interferenze dirette con il tracciato di progetto; nell'area di studio sono presenti alcuni beni, rilevati dal Webgis del Patrimonio Culturale Emilia Romagna (Patrimonio culturale – Emilia-Romagna), dal Sistema Informativo Territoriale di Vincoli in Rete del MiC e dalla ricognizione dei documenti redatti all'interno del SIA, già oggetto di valutazione.

Si riportano di seguito quelli più rilevanti e prossimi al tracciato di progetto:

- Beni architettonici puntuali di interesse culturale dichiarato tutelati ai sensi dell'art. 10 (ex L. 089/39) individuati in prossimità del tracciato di progetto:
 - Oratorio della Beata Vergine dello Spino, Diocesi di Carpi (MO);
 - Chiesa della Santissima Annunziata, Reggiolo (RE) Decreto Soprintendente Regionale (30/07/2004);
 - Oratorio di Santa Maria ad Nives, Comune di Finale Emilia (MO) provvedimento 21/04/1910;
- Beni archeologici puntuali di interesse culturale dichiarato tutelati ai sensi dell'art. 10 (ex L. 1089/39) individuati in prossimità del tracciato di progetto:
 - Resti dell'insediamento medievale fortificato di Vicolongo, Comune di Novi Modena (MO) Decreto Commissione regionale (18/01/2016);

Si rileva inoltre la presenza dei seguenti beni appartenenti al patrimonio storico-culturale della Regione Emilia Romagna considerate "emergenze architettoniche" per le quali sono state già previste opere di mitigazione paesaggistica (Decreto Direttoriale Osservatorio Ambientale n.374 del 29/10/2020):

- Palazzo de Moll e pertinenze, Comune di Reggiolo (RE) Decreto Direzione Regionale 4/12/2013;
- Palazzo Ludernani e oratorio Ghisleri in località S.Carlo, Comune di Terre del Reno (FE);

Per gli approfondimenti si rimanda alla "Carta dei vincoli - Beni culturali" allegata al SIA.

La verifica delle modifiche intercorse

In merito al sistema dei vincoli e delle tutele, gli unici interessamenti dell'opera riguardano beni paesaggistici ope legis (Art.142 D.lgs 42/2004) ed aree dichiarate di notevole interesse pubblico (Art.136 Dlgs 42/2004). A tale riguardo, premesso che la ricognizione dello stato dei vincoli non ha evidenziato variazioni di rilievo rispetto al quadro rappresentato nello SIA, l'analisi dell'adeguamento del PTPR al Codice dei beni culturali e del paesaggio relative ai beni paesaggistici non ha evidenziato prescrizioni più restrittive rispetto a quanto già considerato. Anche in tal caso è quindi possibile concludere che le modifiche intercorse non hanno determinato cambiamenti significativi rispetto al quadro precedentemente documentato. Le analisi svolte hanno permesso di dimostrare che, per i temi centrali emersi dall'analisi dei pareri espressi dalla MATTM (ora MiTE) e dal MIBACT (ora MIC), non è scaturito alcun elemento tale da modificare in modo sostanziale il quadro ambientale documentato nello SIA ed assunto alla base del giudizio di compatibilità espresso. Inoltre, anche la revisione e l'aggiornamento delle condizioni di stato e della

disciplina normativa/pianificatoria documentata all'interno della presente relazione non aggiungono elementi tali da considerare modificato in modo significativo lo stato dei luoghi interessati dal progetto.

ANALISI DEI TEMI CENTRALI: LA PERMANENZA DELLE CONDIZIONI DI RIFERIMENTO DEGLI ATTI ISTRUTTORI RISPETTO ALLE ATTUALI CONDIZIONI DEL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

La struttura territoriale ed il sistema insediativo

Il quadro di riferimento

Al fine di verificare l'invarianza del contesto insediativo preso in esame nello SIA del PD2012, nel seguito si riporta l'analisi più recente del sistema territoriale per porzioni di territorio limitrofe al progetto in esame, confrontando l'assetto territoriale più recente con quello considerato nello SIA.

Relativamente alla tematica in oggetto si sottolinea come questa rivesta particolare rilievo in quanto in essa si racchiude la storia del territorio dal punto di vista del rapporto dell'opera in progetto con il territorio in cui si colloca.

Analisi territoriale

Come detto gli aspetti principali oggetto di analisi allo stato attuale rispetto alle condizioni dello SIA già redatto hanno riguardato le aree inerenti al contesto insediativo; i dati più recenti messi a disposizione dal sito della regione per l'anno 2020 sono stati prodotti in continuità con quelli relativi alle annualità passate ma con alcune informazioni aggiuntive di dettaglio. E' possibile dunque affermare come l'assetto del territorio, dal punto di vista del contesto insediativo, risulti sostanzialmente invariato nell'arco degli anni, mantenendo la validità delle valutazioni già eseguite in sede di SIA.

Il più recente database, infatti, si basa su fotografie aeree ad alta risoluzione con pixel di 20 centimetri con caratteristiche di dettaglio pari a 0,16 ettari, a fronte delle precedenti edizioni che avevano un'area minima di 1,56 ettari.

Le classi prese in esame per il confronto del contesto insediativo fanno riferimento, per quanto riguarda i primi tre livelli, alle specifiche europee del progetto Corine Land Cover, mentre nel quarto livello sono rappresentate le categorie di dettaglio in gran parte definite dal Gruppo di Lavoro Uso del Suolo del CPSG-CISIS (Comitato Permanente Sistemi Geografici – Centro Interregionale per I Sistemi Informatici Geografici e Statistici).

In particolare, mentre nell'anno di riferimento dello SIA sono assenti categorie di livello 4 per quanto riguarda il tessuto discontinuo, l'ultima versione vede la suddivisione del tessuto discontinuo in un livello aggiuntivo che consente di distinguere il tessuto residenziale urbano dalle strutture residenziali isolate (superfici occupate da costruzioni residenziali isolate che formano zone insediative di tipo diffuso inferiori ai 6 ettari).

Allo stesso modo, a differenza dell'anno di riferimento dello SIA in cui è possibile identificare gli insediamenti produttivi industriali, artigianali ed agricoli, nell'ultimo aggiornamento è possibile distinguere, oltre a quest'ultima categoria, anche gli insediamenti agro-zootecnici in una specifica classe distinta. L'introduzione della categoria dedicata agli insediamenti agro-zootecnici ha comportato dunque, per l'aggiornamento 2020, una nuova numerazione delle classi identificative degli insediamenti commerciali, degli insediamenti di servizi pubblici e privati e di quelli ospedalieri, classi che, pur avendo un codice differente rispetto all'anno di riferimento dello SIA, sono sostanzialmente analoghe a quelle del 2011.

Alla luce di quanto fin qui esposto, dall'analisi ricognitiva effettuata mediante i dati messi a disposizione dalla Regione Emilia-Romagna, è emerso che:

- pur essendo presenti variazioni delle perimetrazioni relativamente alle aree esaminate tra le due annualità considerate, queste risultano essere non significative;
- il database di uso suolo più recente possiede un maggior affinamento delle classi. In linea generale, infatti, oltre all'introduzione di nuove categorie, il notevole aumento della risoluzione delle immagini ha consentito anche un ulteriore miglioramento per le classi già esistenti.

È possibile, infatti, giungere ad una più chiara perimetrazione delle aree e distinguere ancor meglio gli impianti agro-zootecnici rispetto a quelli produttivi industriali, oltre che, specie nei piccoli centri urbani o in contesti rurali, separare gli edifici ad uso abitativo da quelli ad uso produttivo agricolo (stalle e magazzini in genere). In via del tutto esemplificativa, nel seguito viene mostrato come la categoria relativa al Tessuto residenziale raddoppi presenti un maggior grado di affinamento nell'aggiornamento più recente (2020) rispetto all'annualità di riferimento dello SIA (2011) e permetta di giungere ad un livello di dettaglio ancora maggiore per gli edifici esaminati.

I dati di uso suolo più recenti consentono, infatti, di avere a disposizione un maggior livello di approfondimento anche per quanto concerne le strutture residenziali isolate, che risultano spesso inserite, nella più datata versione del 2011, all'interno della matrice di seminativo. Le suddette strutture residenziali risultano infatti già presenti nell'ambito del contesto insediativo dell'anno 2011, ma nella più recente versione sono evidenziate in modo distinto, poiché hanno trovato collocazione in una nuova categoria di classificazione, la classe Es.

Sintesi delle considerazioni in merito alla struttura territoriale

Alla luce di quanto fin qui sinteticamente esposto, si può dunque riscontrare una generale invarianza del contesto territoriale ed insediativo, analizzato dal punto di vista dei territori modellati artificialmente. Pertanto, si può ragionevolmente affermare come il contesto ambientale e territoriale rispetto alla tematica in esame non abbia subito dei cambiamenti la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con D.M. n.190/17.

Lo stato della qualità dell'aria-

Il quadro di riferimento

Al fine di verificare l'invarianza degli esiti delle analisi sulla qualità dell'aria emersi dallo Studio di Impatto Ambientale del PD2012, di seguito si riporta l'analisi dei dati più recenti di qualità dell'aria registrati dalle centraline ARPA presenti nell'intorno del progetto, confrontando questi con i dati più datati analizzati nello SIA.

Si evidenzia che in sede di Studio di Impatto Ambientale, in merito agli aspetti inerenti allo stato della qualità dell'aria, sono stati analizzati i dati registrati dalle centraline di monitoraggio delle province di Reggio Emilia, Modena, Ferrara e Parma, riportati nei rapporti annuali sulla qualità dell'aria provinciali, negli anni compresi dal 2006 al 2010.

Stante ciò, di seguito viene effettuata un'analoga analisi delle concentrazioni degli inquinanti atmosferici principali legati al traffico veicolare, anche in considerazione dei risultati ottenuti dallo SIA, ossia il PM10, il PM2,5 e l'NO₂. I dati analizzati sono quelli registrati dalle centraline di monitoraggio presenti nelle quattro province di interesse, riportati nei rapporti annuali sulla qualità dell'aria provinciali dal 2016 al 2020 (ultimo anno disponibile).

In conclusione, si confrontano i valori relativi al 2010, ultimo anno analizzato nello SIA, con i valori del 2020, ultimo anno disponibile.

L'analisi sulla qualità dell'aria, pertanto, è stata strutturata distinguendo due paragrafi:

- Analisi dei dati di qualità dell'aria registrati dalle centraline ARPA negli ultimi 5 anni disponibili (2016-2020);
- Confronto tra i più recenti dati di qualità dell'aria e quelli del SIA: in particolare si è fatto riferimento agli ultimi anni indagati, ossia il 2010 analizzato nel SIA ed il 2020, ultimo dato disponibile nei rapporti provinciali presi come riferimento.

Analisi dei dati di qualità dell'aria registrati dalle centraline ARPA (2016 -2020)

La valutazione delle qualità dell'aria in Emilia-Romagna viene attuata secondo un programma approvato dalla Giunta regionale con Deliberazione n. 2001/2011 avente per oggetto "il recepimento del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa - approvazione della nuova zonizzazione e della nuova configurazione della rete di rilevamento e indirizzi per la gestione della qualità dell'aria."

La Delibera regionale riporta la suddivisione del territorio in quattro aree omogenee:

- Agglomerato di Bologna - zona costituita da un insieme di aree urbane avente una popolazione inferiore a 250000 abitanti, ma con una densità di popolazione per km² superiore a 3000 abitanti;
- Pianura ovest - porzione di territorio con caratteristiche meteo climatiche simili dove è elevato il rischio di superamento dei limiti di legge per alcuni parametri;
- Pianura est - porzione di territorio con caratteristiche meteo climatiche simili dove è elevato il rischio di superamento dei limiti di legge per alcuni parametri;
- Appennino - porzione di territorio dove i valori della qualità dell'aria sono inferiori ai parametri di legge.

La zonizzazione definisce le unità territoriali sulle quali viene eseguita la valutazione della qualità dell'aria e alle quali si applicano le misure gestionali.

In sede di SIA sono stati analizzati i valori delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria della provincia di Reggio Emilia, Modena, Ferrara e Parma negli anni dal 2006 al 2010.

Pertanto, di seguito si riportano un aggiornamento dei dati e grafici, relativi al PM10, al PM2,5 e all'NO₂, facendo riferimento ai documenti "Rapporto annuale sulla qualità dell'aria" delle quattro province di interesse nell'arco temporale di riferimento (2016 -2020).

Provincia di Reggio Emilia

Il territorio della provincia di Reggio Emilia è suddiviso in 2 ambiti territoriali:

1. la Zona Pianura Ovest, ovvero quella porzione di territorio dove c'è il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme e dove occorre predisporre piani e programmi a lungo termine;
2. la Zona Appennino (collina e montagna), ovvero quella porzione di territorio dove i valori della qualità dell'aria sono inferiori al valore limite e dove occorre adottare piani di mantenimento.

La rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico presente sul territorio provinciale di Reggio Emilia è attiva dal 1977 e, ad oggi, è costituita da 5 stazioni di rilevamento, distribuite su 4 comuni.

Il proponente ha analizzato i dati relativi agli inquinanti di interesse (PM10, PM2,5 e NO₂) , facendo riferimento al "Rapporto sulla Qualità dell'Aria" della provincia di Reggio Emilia degli anni dal 2016 al 2020.

Dall'analisi è emerso che il limite annuo del PM10 di 40 µg/m³ non è mai stato superato nell'arco temporale di riferimento (2016-2020); i valori più alti sono stati registrati dalla centralina di Timavo, di traffico urbana.

In particolare, i valori maggiori sono stati registrati nel 2017 in tutte le centraline ad esclusione di quella di Febbio, di fondo rurale.

Per quanto riguarda le situazioni di criticità del PM10, si hanno occasione degli eventi acuti legati ai superamenti della media giornaliera (50 µg/m³), per i quali il limite stabilito dalla normativa è pari a 35 superamenti in un anno. È merso che presso la centralina di Timavo, di traffico urbana, tale limite è stato superato in tutti gli anni analizzati. Analogamente alle concentrazioni medie annue, il maggior numero di superamenti è stato registrato nel 2017.

Con riferimento alle concentrazioni medie annue di PM2,5 registrate dalle centraline della provincia di Reggio Emilia che lo monitorano, dal 2016 al 2020, si evince che i valori medi annui di PM2,5 registrati presso le tre stazioni di monitoraggio nell'arco temporale di riferimento sono sempre risultati inferiori al valore limite di 25 µg/m³, con l'unica eccezione della centralina di S. Rocco, di fondo rurale, nel 2017. In tale anno, presso tutte le centraline considerate, sono stati registrati valori maggiori rispetto agli altri anni analizzati.

Per quanto riguarda l' NO₂, i valori medi annui e il numero di superamenti del limite orario, pari a 200 µg/m³, il proponente ha fatto riferimento ai dati registrati dalle centraline ARPA della provincia di Reggio Emilia dal 2016 al 2020. Da tale analisi, si può osservare che il limite annuo dell'NO₂, pari a 40 µg/m³, è stato superato solamente nel 2017 presso la centralina Timavo, classificata come di traffico urbana. Anche per l'NO₂, il 2017 risulta essere l'anno caratterizzato da concentrazioni maggiori rispetto agli altri anni. Inoltre, non sono mai stati registrati superamenti del limite orario di 200 µg/m³.

Provincia di Modena

Il territorio della provincia di Modena è suddiviso in 2 ambiti territoriali:

1. la Zona Pianura Ovest, ovvero quella porzione di territorio dove c'è il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme e dove occorre predisporre piani e programmi a lungo termine;
2. la Zona Appennino (collina e montagna), ovvero quella porzione di territorio dove i valori della qualità dell'aria sono inferiori al valore limite e dove occorre adottare piani di mantenimento.

Dal 1° gennaio 2020 la configurazione della rete regionale è stata modificata in seguito all'approvazione della DGR 1135/2019 "Approvazione del progetto di riesame della classificazione delle zone e degli agglomerati della Regione Emilia-Romagna ai fini della valutazione della qualità dell'aria"; in particolare per Modena sono stati dismessi due analizzatori di monossido di carbonio e uno di BTX. Il monitoraggio di benzene rimane nella stazione da traffico presente nel comune capoluogo (Giardini). Tali modifiche non risultano di pertinenza per le analisi di seguito sviluppate.

La rete di monitoraggio presente sul territorio provinciale di Modena è costituita da 9 stazioni di rilevamento, di cui 6 appartenenti alla rete regionale di monitoraggio di qualità dell'aria e 3 alla rete locale (Albareto, Tagliati e Belgio).

Le stazioni locali sono state collocate sul territorio con l'obiettivo di valutare eventuali impatti sulla qualità dell'aria prodotti nelle aree circostanti da specifiche fonti di emissione come impianti industriali ed altre infrastrutture).

Anche in questo caso, l'analisi sugli inquinanti è stata condotta sulla base del "Rapporto sulla Qualità dell'Aria" della provincia di Modena del 2020.

Per quanto riguarda il PM₁₀, il valore limite della concentrazione media annua di PM₁₀ (40 µg/m³) è stato rispettato in tutte le centraline di monitoraggio.

Analogamente a quanto affermato per la provincia di Reggio Emilia, i valori maggiori sono stati registrati nel 2017 in tutte le centraline.

Per quanto riguarda, invece, il numero di superamenti della concentrazione giornaliera di PM₁₀, nel 2020 solo la centralina di fondo urbano "Parco Edilcarani" ha rispettato, seppur di poco, il valore imposto dalla normativa attestandosi al di sopra dei 35 superamenti.

Il trend del numero di superamenti rimane un indicatore ancora critico in particolare per le centraline urbane di traffico (Giardini e S. Francesco) e per la centralina suburbana industriale (Belgio), in cui il numero di superamenti negli anni considerati è sempre al di sopra del valore limite.

Analogamente alle concentrazioni medie annue, il maggior numero di superamenti è stato registrato nel 2017 in tutte le centraline.

Relativamente al PM_{2,5}, il valore limite per la concentrazione media annua, fissato per legge pari a 25 µg/m³ è stato rispettato in tutte le centraline di monitoraggio. In particolare, il valore minore è stato rilevato dalla centralina di fondo urbano "Parco Edilcarani" nel 2019, pari a 14 µg/m³. Come affermato precedentemente, i valori maggiori sono stati registrati nel 2017 in tutte le centraline.

Con riferimento all' NO₂, il proponente evidenzia che il limite annuo, pari a 40 µg/m³, è stato superato solamente dalle centraline di Giardini e San Francesco di traffico urbano in tutti gli anni analizzati, con l'eccezione del 2020. I valori più bassi sono sempre stati registrati dalla centralina di Gavello di fondo rurale. Invece, non sono mai stati registrati superamenti del limite orario di 200 µg/m³.

Provincia di Ferrara

Il territorio della provincia di Ferrara è situato all'interno della Zona Pianura Est.

Dal 1° gennaio 2020 la configurazione della rete regionale è stata modificata in seguito all'approvazione della DGR 1135/2019 "Approvazione del progetto di riesame della classificazione delle zone e degli agglomerati della Regione Emilia-Romagna ai fini della valutazione della qualità dell'aria"; in particolare per Ferrara è stato dismesso un analizzatore di monossido di carbonio prima presente presso la stazione di C. Isonzo, non di pertinenza per le analisi di seguito riportate.

La rete di monitoraggio presente sul territorio provinciale di Ferrara è costituita da 7 stazioni di rilevamento, di cui 5 appartenenti alla rete regionale di monitoraggio di qualità dell'aria e 2 alla rete locale (Barco e Cassana).

Le stazioni locali sono state collocate sul territorio con l'obiettivo di valutare eventuali impatti sulla qualità dell'aria prodotti nelle aree circostanti da specifiche fonti di emissione, come impianti industriali ed altre infrastrutture. I dati sono, quindi, indicativi della sola realtà monitorata, a differenza di quelli rilevati dalle stazioni della rete regionale di monitoraggio, collocate in modo tale da rappresentare l'intero territorio provinciale.

Per quanto riguarda i dati registrati relativi al PM10, si può osservare che il valore limite della concentrazione media annua di PM10 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) è stato sempre rispettato e che i valori si mantengono circa costanti in tutte le centraline. Analogamente a quanto precedentemente affermato per la provincia di Reggio Emilia e Modena, i valori maggiori in ogni centralina sono stati rilevati nel 2017. Per quanto riguarda, invece, il numero di superamenti della concentrazione giornaliera di PM10, nel 2020 nessuna centralina ha rispettato il valore imposto dalla normativa attestandosi al di sotto dei 35 superamenti

Il trend del numero di superamenti rimane un indicatore ancora critico in particolare per la centralina di traffico (C. Isonzo), in cui il numero di superamenti negli anni considerati è sempre al di sopra del valore limite.

Con riferimento al PM2,5, esso è rilevato dalle centraline di fondo appartenenti alla rete regionale, di San Rocco di Guastalla, San Lazzaro di Reggio Emilia e Castellarano, e dalle centraline della rete regionale di Barco e Cassana (urbane industriali).

Il valore limite per la concentrazione media annua di PM2,5 ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) è stato rispettato in tutte le centraline di monitoraggio. In particolare, i valori maggiori sono stati rilevati dalla centralina della rete locale di Barco, classificata come di tipo urbana industriale.

L'analisi relativa all' NO2 eseguita dal proponente, ha messo in luce che il limite annuo, pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, non è mai stato superato dalle centraline di monitoraggio presenti nella provincia di Ferrara.

Inoltre, non sono mai stati registrati superamenti del limite orario di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Provincia di Parma

Il territorio della provincia di Parma è suddiviso in 2 ambiti territoriali:

1. la Zona Pianura Ovest, ovvero quella porzione di territorio dove c'è il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme e dove occorre predisporre piani e programmi a lungo termine;
2. la Zona Appennino (collina e montagna), ovvero quella porzione di territorio dove i valori della qualità dell'aria sono inferiori al valore limite e dove occorre adottare piani di mantenimento.

La rete di monitoraggio presente sul territorio provinciale di Parma è costituita da 4 stazioni di rilevamento.

Dall'analisi condotta dal proponente, si evince che il valore limite della concentrazione media annua di PM10 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) è stato sempre rispettato e che, in ogni centralina, i valori si mantengono circa costanti. I valori maggiori in ogni centralina sono stati rilevati nel 2017; i valori più bassi, invece, sono stati sempre registrati dalla stazione di Badia, di fondo rurale. Per quanto riguarda, invece, il numero di superamenti della concentrazione giornaliera di PM10, nel 2020 solo la centralina di Badia, di fondo rurale, ha rispettato il valore limite di 35 superamenti. Analogamente alle concentrazioni medie annue, i valori più alti sono stati rilevati nel 2017 in ogni centralina.

Per quanto riguarda il PM_{2,5} sulla base dei dati 2016-2020, il valore limite per la concentrazione media annua, pari a 25 µg/m³, è stato rispettato in tutte le centraline di monitoraggio. In particolare, i valori più bassi sono stati rilevati dalla centralina di Saragat di fondo suburbano, invece, i più alti sono stati rilevati nel 2017 presso tutte le centraline.

Infine, con riferimento all' NO₂, il limite annuo dell'NO₂, pari a 40 µg/m³, non è mai stato superato dalle centraline di monitoraggio. In particolare, i valori più alti sono stati registrati dalla centralina di Montebello di traffico urbana. Dal 2018, in tutte le centraline, si può notare una diminuzione delle concentrazioni medie annue. Inoltre, non sono mai stati registrati superamenti del limite orario di 200 µg/m³.

Confronto dei dati di qualità dell'aria attuali con i dati dello SIA

Nello SIA erano stati analizzati i dati di qualità dell'aria forniti dai documenti "Rapporto annuale sulla qualità dell'aria" relativi agli anni compresi tra il 2006 e il 2010 della provincia di Reggio Emilia, Modena e Ferrara.

Nel presente paragrafo si effettua il confronto tra i dati rilevati dalle centraline delle quattro province di interesse nel 2020, riportati nel paragrafo precedente, e i dati rilevati dalle centraline presenti nelle stesse province considerate nel 2010, che erano stati analizzati nello SIA.

Provincia di Reggio Emilia

Lo studio è stato condotto sulla base dei valori registrati dalle centraline della provincia di Reggio Emilia relativi al 2010, ultimo anno analizzato nello SIA, e relativi al 2020, ultimo anno disponibile nei rapporti annuali provinciali. Il limite annuo di 40 µg/m³ è rispettato da tutte le centraline analizzate nel 2010; ciò è in accordo con i valori registrati nel 2020. In generale, nel 2020 è stata osservata dal proponente una leggera diminuzione dei valori rispetto al 2010, ad eccezione della centralina di fondo rurale di Febbio, nella quale i dati risultano essere comunque in linea con i valori del 2010.

Anche per il PM_{2,5} sono stati confrontati gli anni 2010 e 2020. Dal confronto si evince che in entrambi gli anni considerati le concentrazioni annue di PM_{2,5} risultano al di sotto del limite di 25 µg/m³. Inoltre, rispetto al 2010, nel 2020 si osserva una leggera diminuzione di tali valori.

Infine, per quanto concerne i valori di NO₂, il limite annuo di 40 µg/m³ non è stato rispettato unicamente dalla stazione di Timavo, di traffico urbana. Nel 2020 si osserva una generale diminuzione della concentrazione media annua di NO₂.

Provincia di Modena

Per quanto riguarda i valori del PM₁₀, il limite annuo di 40 µg/m³ è rispettato da tutte le centraline analizzate nel 2010; ciò è in accordo con i valori del 2020. Inoltre, per entrambi gli anni dall'analisi condotta dal proponente emerge un leggero miglioramento dei valori del 2020 rispetto al 2010. Per quanto riguarda la centralina di Parco Edilcarani, nel 2010 non sono stati registrati dati sufficienti e pertanto non è possibile effettuare il confronto.

Con riferimento ai valori del PM_{2,5}, dal confronto tra il 2010 e il 2020 si evince che in entrambi gli anni considerati le concentrazioni annue di PM_{2,5} risultano al di sotto del limite di 25 µg/m³. Inoltre, rispetto al 2010, nel 2020 si osserva una leggera diminuzione di tali valori.

Infine, relativamente all'NO₂, nel 2010 il limite annuo di 40 µg/m³ non è stato rispettato dalle centraline di traffico di Giardini e di Circ. San Francesco e dalle centraline di fondo urbano di Nonantolana e di Parco Ferrari. Invece, nel 2020, tale limite è stato rispettato in tutte le centraline. Dal confronto con i valori del 2020 si osserva una leggera diminuzione della concentrazione media annua di NO₂.

Provincia di Ferrara

Nella tabella seguente si riportano i valori del PM₁₀ registrati dalle centraline della provincia di Ferrara relativi al 2010, ultimo anno analizzato nello SIA, e relativi al 2020, ultimo anno disponibile nei rapporti annuali provinciali (cfr. Tabella 7-11).

Con riferimento ai valori di PM₁₀, si osserva che il limite annuo di 40 µg/m³ è rispettato da tutte le centraline analizzate nel 2010. Ciò è in accordo con i valori del 2020, quindi in generale si può affermare che i valori

sono in linea con quelli del 2010. Il proponente sottolinea che i dati della centralina di Barco sono rilevati dal mezzo mobile posto in prossimità della centralina per sopperire al temporaneo spegnimento. Per tale motivo si evidenzia una maggiore differenza con i dati del 2020.

Per quanto riguarda il PM_{2,5} si evince che in entrambi gli anni considerati (2010 e 2020) le concentrazioni annue di PM_{2,5} risultano al di sotto del limite di 25 µg/m³. Rispetto al 2010, nel 2020 si osserva una leggera diminuzione di tali valori.

Infine, relativamente all'NO₂ il limite annuo di 40 µg/m³ è rispettato da tutte le centraline analizzate nel 2010, con l'unica eccezione della centralina di traffico di C. Isonzo. Nel 2020, invece, non è stato registrato nessun superamento del limite annuo. Perciò, dal confronto mostrato nella precedente tabella si può affermare che nel 2020 si osserva una diminuzione della concentrazione media annua di NO₂.

Provincia di Parma

Con riferimento al PM₁₀, dalla precedente tabella si può osservare che il limite annuo di 40 µg/m³ è rispettato da tutte le centraline analizzate nel 2010; ciò è in accordo con i valori del 2020. I valori del 2020 sono in linea con quelli del 2010.

Per quanto riguarda i valori del PM_{2,5}, si evince che in entrambi gli anni considerati (2010 e 2020) le concentrazioni annue di PM_{2,5} risultano al di sotto del limite di 25 µg/m³. Inoltre, nel 2020 si osserva una leggera diminuzione di tali valori rispetto al 2010.

Dai valori registrati di NO₂ si può osservare che il limite annuo di 40 µg/m³ è rispettato da tutte le centraline analizzate nel 2010, con l'unica eccezione della centralina di Montebello di traffico urbana.

Nel 2020, invece, tutte le centraline hanno rispettato tale limite annuo. Perciò, l'analisi permette di affermare che nel 2020 si osserva una diminuzione della concentrazione media annua di NO₂ rispetto al 2010.

Sintesi delle considerazioni in merito alla qualità dell'aria

In merito alla tematica della qualità dell'aria, si può quindi affermare che nelle province di Reggio Emilia, Modena, Ferrara e Parma, per gli inquinanti di interesse (PM₁₀, PM_{2,5} e NO₂) si osserva una generale invarianza dei valori rispetto al 2010, con un leggero miglioramento per quanto riguarda il PM_{2,5} e il biossido di azoto.

Per quanto appena esposto, in termini generali, l'analisi degli inquinanti fornisce un quadro relativo alla qualità dell'aria che si può considerare stabile.

Pertanto si può ragionevolmente affermare come il contesto ambientale e territoriale rispetto alla tematica in esame non abbia subito dei cambiamenti la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con D.M. n.190/17.

La classificazione acustica del territorio

Sulla base della verifica dello stato approvativo degli strumenti di pianificazione acustica comunale riportate in relazione, è emerso il seguente quadro:

1. Comuni di Brescello (PR), Novi di Modena (MO), San Possidonio (MO) e di Finale Emilia (MO): risultano sprovvisti di PCCA e pertanto si conferma il quadro pianificatorio analizzato nell'ambito dello SIA autorizzato con D.M. 190 del 25/07/2017 che ha visto l'adozione dei limiti acustici definiti dal DPCM del 01/03/1991;
2. Comuni di Sorbolo Mezzani (PR), Parma (PR), Luzzara (RE), Guastalla (RE), Rolo (RE), Mirabello (FE) e Sant'Agostino (FE)¹³, Cento (FE), Poggio Renatico (FE), Concordia sulla Secchia (MO) e Medolla (MO): hanno approvato il proprio PCCA in data antecedente all'anno 2012 e pertanto si conferma il quadro pianificatorio analizzato nell'ambito dello SIA autorizzato con D.M. 190 del 25/07/2017;
3. Comune di Reggiolo (RE): ha approvato il proprio PCCA ha provveduto ad approvare il proprio PCCA in data successiva al 2012 con delibera del Consiglio Comunale n. 19 del 28-03-2019;

4. Comuni di Torriale (PR), Bondeno (FE), Ferrara (FE), Mirandola (MO) e San Felice sul Panaro (MO): gli strumenti pianificatori analizzati nello SIA allo stato attuale risultano aggiornati con estremi autorizzativi vigenti.

In base allo stato approvativo sopra riportato emergono aggiornamenti dei Piani di Classificazione Acustica; a fronte di tale circostanza è stato effettuato un controllo puntuale della zonazione relativa alle porzioni di territorio comunale attraversate dall'opera in progetto e che hanno approvato o aggiornato il proprio Piano di Classificazione Acustica secondo quanto previsto dal DPCM 14.11.1997.

Dalle analisi condotte è possibile affermare che rispetto al quadro documentato nello SIA ed assunto alla base del giudizio di compatibilità di cui al DECVIA oggetto di richiesta di proroga dei termini di validità, non sussistono cambiamenti significativi.

In considerazione di quanto detto, emerge come il contesto ambientale e territoriale rispetto alla tematica in esame non abbia subito dei cambiamenti la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con D.M. n.190/17.

Il suolo ed il suo utilizzo

Il quadro di riferimento

La copertura del suolo (Land Cover) è la copertura biofisica della superficie terrestre, comprese le superfici artificiali, le zone agricole, i boschi e le foreste, le aree seminaturali, le zone umide e i corpi idrici. Secondo la definizione della Comunità Europea, l'uso del suolo (Land Use) è il riflesso delle interazioni tra l'uomo e la copertura del suolo e costituisce quindi una descrizione di come il suolo venga impiegato in attività antropiche. È quindi una classificazione del territorio basata sulla dimensione funzionale o sulla destinazione socioeconomica presenti e programmate per il futuro.

Il territorio di area vasta in cui si localizza il progetto in esame si presenta come una pianura monotona intervallata da piccoli rilievi compresi tra i 6 ed i 22 metri di altezza. Analizzando gli usi e le attività praticate nel suddetto territorio, esso risulta destinato, per la quasi totalità, ad attività agricole, tra le quali quella relativa ai seminativi risulta dominante. Un'altra evidente componente del territorio in esame risulta essere quella urbana, costituita dai numerosi centri abitati, oltre che insediamenti produttivi. I pochi elementi di naturalità si trovano principalmente lungo gli argini di fiumi e corsi d'acqua, caratterizzati da vegetazione ripariale spesso presente in modo discontinuo.

Analizzando, invece, il territorio entro il quale si sviluppa il tracciato autostradale in progetto, esso riflette la situazione di area vasta, cioè è caratterizzato principalmente da aree coltivate, nelle quali i seminativi risultano essere dominanti rispetto alle altre tipologie di colture agricole. Inoltre la matrice urbana, costituita principalmente da centri abitati che tale tragitto attraversa, risulta presente con elevata frequenza.

Il sistema agricolo risulta fondamentale nel territorio interessato dal progetto, per questo motivo nell'ambito della presente richiesta di proroga, si è ritenuto opportuno analizzare l'uso del suolo, al fine di verificare eventuali variazioni rispetto a quanto delineato nello SIA e quindi alle conseguenti considerazioni effettuate nei rapporti con il progetto.

Uso del suolo

Al fine di effettuare un opportuno confronto tra l'uso del suolo, della parte di territorio attraversata dal tragitto autostradale in progetto, dello SIA e quello attuale, è stata elaborata la Carta di uso del suolo utilizzando lo stesso riferimento ma più aggiornato, nello specifico i dati resi disponibili dalla Regione Emilia-Romagna, i quali si basano su immagini satellitari del 2017 con aggiornamento al 2020.

L'utilizzo di questa tipologia di dati permette un miglior grado di definizione delle aree, con pixel di 20 cm, a fronte dei 50 pixel delle immagini usate nel riferimento di uso del suolo dello SIA. L'uso del suolo più recente ha, come anticipato, un grado di dettaglio maggiore, anche in funzione dell'utilizzo di un'area minima di 1.600 m², rispetto a quella di 1,56 ha utilizzata nel 2008, consentendo di individuare ogni singola entità territoriale destinata ad uno specifico uso. In particolare, per il contesto agricolo di pianura la trama dettagliata consente di scomporre maggiormente il territorio in esame, mentre nel contesto urbano si

evidenziano nuclei abitativi e edifici a varia funzione (industrie, attività commerciali, ecc.), già presenti nel periodo precedente, ma nella cartografia inclusi nei poligoni circostanti.

Il confronto è stato effettuato tra la Carta di uso del suolo redatta per lo SIA di riferimento e quella elaborata per la presente richiesta di proroga. In particolare la suddetta analisi è stata svolta dividendo il progetto in esame in tre sezioni in modo da avere una migliore panoramica ed individuare eventuali differenze sostanziali.

Per la prima parte del tracciato si osserva un maggior grado di dettaglio riguardo la categoria degli insediamenti industriali e commerciali, per l'uso del suolo più recente. Nell'uso del suolo dello SIA non si osserva un grado di dettaglio così accurato, anche se tali strutture risultavano essere già presenti.

Nell'area relativa alla terza parte del tracciato in progetto, come per le altre due parti, è possibile osservare un maggiore grado di dettaglio, per l'uso del suolo più recente, in particolare per le aree attribuibili alle categorie dell'urbanizzato. In questo caso si conferma quanto già evidenziato in precedenza: non risultano essere presenti differenze evidenti tra gli usi in atto individuati nella cartografia dello SIA e quelli della cartografia della presente proroga.

Il progetto prevede la realizzazione di infrastrutture per la viabilità di adduzione per il raggiungimento del tracciato autostradale principale. L'analisi volta al confronto tra l'uso del suolo di riferimento e quello elaborato in questa fase, è stata effettuata anche per le cartografie redatte nello SIA specificatamente per tali parti del progetto.

Dall'analisi di confronto dell'uso del suolo nei due periodi in esame, per le adduzioni "D01" e "D02" si osserva come non siano presenti particolari differenze negli usi in atto; l'unica difformità riguarda il maggior grado di dettaglio che si ha per l'uso del suolo più aggiornato, che permette l'identificazione di più aree appartenenti alle categorie dell'urbanizzato.

La parte di territorio posta in corrispondenza e in prossimità dell'adduzione "D03" risulta quasi completamente interessata da seminativi, con la presenza di insediamenti industriali e commerciali, meglio osservabili nell'uso del suolo più aggiornato. Oltre al miglior grado di dettaglio, non sono riscontrabili differenze sostanziali tra gli usi del suolo dei due periodi di riferimento.

Dall'analisi di confronto degli usi in atto tra il periodo di riferimento e i dati più aggiornati, relativamente alle adduzioni "D04-08", è possibile osservare come non risultano presenti evidenti differenze. Anche in questo caso si osserva il maggior grado di dettaglio presente nell'uso del suolo più recente, in riferimento alle aree attribuibili alle tipologie dell'urbanizzato. La grande maggioranza di territorio risulta destinato ai seminativi ed è presente un denso e discontinuo tessuto urbano.

Il maggior grado di dettaglio dell'uso del suolo più recente è osservabile anche in queste parti del progetto, nello specifico per le aree di attribuzione dell'urbanizzato, ma non risultano presenti cambiamenti sostanziali tra le gli usi in atto nei due periodi in esame. L'area interessata dalle varianti del tracciato risulta occupata principalmente dai seminativi, in cui si osserva una moderata presenza di insediamenti di tipo industriale e commerciale e tessuto urbano discontinuo.

Sintesi delle considerazioni in merito all'uso del suolo

Il contesto nel quale si inserisce il progetto è dominato dalla matrice agricola, inframmezzata dal sistema urbano, mentre pochi sono gli elementi naturali, quali ad esempio i corsi d'acqua e la relativa vegetazione ripariale. Nel territorio in esame quindi il sistema agricolo riveste un ruolo importante, per questo motivo, il proponente ha ritenuto opportuno fare un confronto tra gli usi del suolo in atto nel periodo di riferimento e la situazione attuale, al fine di valutare eventuali variazioni da tenere in considerazione nella presente richiesta di proroga.

Al fine di effettuare un confronto coerente con le informazioni dello SIA di riferimento, sono stati utilizzati gli stessi dati nella versione più aggiornata disponibile.

L'analisi effettuata permette di concludere che tra l'uso del suolo di riferimento e quello più aggiornato disponibile, non si osservano differenze sostanziali per quanto attiene l'area interessata dal progetto e le zone

circostanti. Ne consegue che le considerazioni effettuate nello SIA per gli aspetti concernenti l'uso del suolo, in relazione al progetto, sono tuttora valide.

L'ambiente idrico

Il quadro di riferimento

Al fine di verificare l'invarianza degli esiti delle analisi sul contesto idrico emersi dallo Studio di Impatto Ambientale del PD2012, di seguito si riporta l'analisi dei dati più recenti inerenti allo stato qualitativo delle acque, sia superficiali che sotterranee, e alle perimetrazioni delle aree classificate come a pericolosità alluvioni.

In sede di Studio di Impatto Ambientale, in merito agli aspetti inerenti allo stato qualitativo delle acque, è stata individuata un'area di interesse considerando gli areali di acque superficiali e di acque sotterranee potenzialmente interessati dagli effetti degli interventi sul territorio.

Ricordando che la tutela dello stato di qualità ambientale delle acque è uno degli obiettivi della direttiva europea 2000/60/CE, nello specifico l'Allegato V riporta gli elementi da valutare per ciascuna tipologia di corpo idrico al fine di stabilirne lo stato qualitativo di base, rispetto al quale, sempre ai sensi della medesima direttiva, non devono verificarsi peggioramenti.

Il monitoraggio dei corsi d'acqua è programmato, attraverso cicli triennali, per rispondere all'esigenza di classificare i corpi idrici secondo lo schema introdotto dalla Direttiva 2000/60/CE, sulla base della valutazione dello Stato Ecologico e dello Stato Chimico.

Per la pericolosità alluvionale a cui è soggetta l'area sono state analizzate le mappe di pericolosità, degli elementi esposti a rischio alluvioni del territorio della regione Emilia-Romagna, contenute nel "Piano di Gestione del Rischio Alluvioni" (PGRA).

Il PGRA è un Piano introdotto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, al fine di ridurre le conseguenze negative nei confronti della vita e salute umana, dell'ambiente, del patrimonio culturale, delle attività economiche e delle infrastrutture strategiche.

Il primo ciclo attuazione si è concluso nel 2016 quando sono stati definitivamente approvati i PGRA relativi al periodo 2015-2021.

Il secondo ciclo di attuazione si è articolato nelle seguenti fasi, che hanno visto la finale elaborazione e adozione dei PGRA 2021

- fase 1: valutazione preliminare del rischio di alluvioni (conclusa, per il secondo ciclo, nel dicembre 2018);
- fase 2: aggiornamento delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvione (conclusa, in dicembre 2019);
- fase 3: predisposizione dei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni di seconda generazione (conclusa nel dicembre 2021).

La qualità delle acque superficiali

Per la qualità delle acque superficiali sono state prese a riferimento le stazioni di monitoraggio di ARPAE ubicate nei pressi dell'opera di progetto e attive ancora oggi.

La valutazione dello Stato Ecologico dei corsi d'acqua è basata sul monitoraggio di alcune comunità biologiche acquatiche (diatomee, macrofite, macroinvertebrati, fauna ittica), con il supporto fornito dalla valutazione degli elementi chimici e idromorfologici che concorrono all'alterazione dell'ecosistema acquatico. Gli elementi chimici a sostegno dello Stato Ecologico comprendono:

- i parametri fisico-chimici di base elaborati attraverso il calcolo dell'indice LIMeco (DM 260/10, All.1);
- inquinanti specifici non prioritari, normati dal DM 260/10 (aggiornato dal D.Lgs 172/2015) in Tab 1/B, per i quali sono da rispettare i previsti Standard di Qualità Ambientale espressi come concentrazione media annua (SQA-MA).

Lo Stato Ecologico viene espresso in cinque classi di qualità, ad ognuna delle quali è associato un colore ed un giudizio da “elevato” a “cattivo”, che rispecchiano il progressivo allontanamento rispetto a condizioni di riferimento naturali e inalterate da attività antropica.

Lo Stato Chimico è determinato a partire dall’elenco di sostanze considerate prioritarie a scala europea, normato dal DM 260/10 (aggiornato dal D.Lgs. 172/2015) in Tab.1/A, per le quali sono da rispettare i previsti Standard di Qualità Ambientale espressi come concentrazione media annua (SQA-MA) e, dove previsti, come concentrazione massima ammissibile (SQACMA).

La classe di Stato Chimico è espressa da due classi di qualità: “buono” e “mancato conseguimento dello stato buono”, rappresentate rispettivamente in colore blu e in colore rosso.

Dalle valutazioni effettuate dal proponente in termini di stato ecologico e stato chimico dei corpi idrici superficiali basate sui dati del monitoraggio nel triennio 2014-2016, emerge che lo stato ecologico non è buono per nessun corso d’acqua, a differenza dello Stato Chimico che invece risulta Buono per tutti i corsi d’acqua.

Il LIMeco è un indice sintetico che integra alcuni elementi chimico-fisici considerati a sostegno delle comunità biologiche. Tali elementi sono:

- Ossigeno disciolto, espresso in termini di percentuale di saturazione
- Azoto ammoniacale
- Azoto nitrico
- Fosforo totale

Nel triennio 2017-2019 è stato registrato un miglioramento per l’Asta del Po per quanto riguarda l’indice LIMeco, e nel complesso le condizioni dello Stato Ecologico risulta invariato rispetto gli anni precedenti. Per quanto riguarda lo Stato Chimico si è registrato un peggioramento per alcuni dei corsi d’acqua a causa del riesame dell’elenco di inquinanti effettuato nel 2015, che presentano un rischio significativo per l’ambiente acquatico che ha individuato 12 nuove sostanze attive da inserire nell’elenco delle sostanze prioritarie e pericolose prioritarie che determinano il buono stato chimico dei corpi idrici, oltre a ridefinire gli standard di qualità di alcune sostanze già presenti e le matrici su cui effettuare la ricerca.

Nel corso del 2020, la sospensione temporanea delle attività di campionamento dovuta all’emergenza sanitaria COVID-19 ha richiesto una revisione del programma di monitoraggio, realizzata attraverso la riduzione delle frequenze di campionamento e la sospensione del monitoraggio operativo in alcune stazioni, si nota però che c’è un complessivo miglioramento dello Stato Ecologico dei corsi d’acqua monitorati, mentre è pressoché invariato lo Stato Chimico rispetto al triennio 2017-2019.

La qualità delle acque sotterranee

Il monitoraggio delle acque sotterranee in Emilia-Romagna, avviato nel 1976 per la componente quantitativa e nel 1987 per quella qualitativa, è stato adeguato dal 2010 alle direttive europee 2000/60/CE e 2006/118/CE, che prevedono come obiettivo ambientale per i corpi idrici sotterranei il raggiungimento dello stato “buono”, che si compone di uno stato quantitativo e di uno stato chimico. In Italia le direttive sono state recepite dal D.Lgs. 30/2009, che ha contestualmente modificato il Testo Unico ambientale (D.Lgs. 152/2006). L’applicazione dei nuovi criteri normativi ha modificato il sistema di monitoraggio delle acque sotterranee dell’Emilia-Romagna adottato fino al 2009, ai sensi del D.Lgs. 152/1999, portando a una nuova individuazione dei corpi idrici sotterranei e alla modifica dei criteri per la definizione dello stato chimico e dello stato quantitativo, riferiti a ciascun corpo idrico o raggruppamento degli stessi.

In relazione alla qualità delle acque sotterranee, si riportano i dati relativi ai monitoraggi effettuati da ARPAE.

Il monitoraggio dei corpi idrici sotterranei dell’Emilia-Romagna, come previsto dal D. Lgs. 30/09, avviene attraverso 2 reti di monitoraggio:

- rete per la definizione dello stato quantitativo;
- rete per la definizione dello stato chimico.

Sono state prese a riferimento le stazioni di monitoraggio ubicate nei pressi dell’opera di progetto.

Analizzando i dati delle stazioni di monitoraggio, il proponente conclude che lo stato quantitativo e chimico dei corpi idrici sotterranei presi a riferimento risulta essere complessivamente buono per tutto il sessennio 2014-2019.

La pericolosità e il rischio alluvioni

Nell'ambito delle predisposizioni alle richieste di ottemperanza, si è proceduto alla verifica della mappatura del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) predisposte dall'Autorità Distrettuale del Bacino del Fiume Po nell'ambito del I ciclo di pianificazione. Si evidenzia che con Decreto direttoriale dell'osservatorio n° 52 del 23/02/2021 la Condizione Ambientale inerente alla tematica è risultata essere ottemperata. Attualmente non risultano disponibili le mappe del PGRA aggiornate.

L'art. 6 della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010 relativi ai corsi d'acqua naturali prevede i seguenti scenari di alluvione:

- Scenario di elevata probabilità di alluvioni (P3);
- Scenario di media probabilità di alluvioni (P2);
- Scenario di scarsa probabilità di alluvioni o Scenari di eventi estremi (P1).

Con riferimento ai suddetti scenari, dall'analisi condotta dal proponente emerge che il tracciato di progetto interessa alcune aree caratterizzate da diversi livelli di pericolosità, classificate in 4 categorie: R4-rischio molto elevato, R3-rischio elevato, R2-rischio medio, R1-rischio moderato o nullo.

Anche per quanto riguarda il rischio le tavole presentate in sede di ottemperanza rimangono valide dal momento che ad oggi non sono state pubblicate mappe aggiornate.

Sintesi delle considerazioni in merito all'ambito idrico

In merito alla tematica della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dall'analisi condotta dal proponente risultano essere messi in luce i seguenti punti:

- lo stato complessivo della qualità delle acque superficiali risulta pressoché invariato;
- lo stato ecologico delle acque superficiali risulta pressoché invariato;
- lo stato delle acque sotterranee risulta essere invariato negli anni;
- le perimetrazioni della pericolosità e del rischio alluvioni sono le medesime già analizzate nell'ambito delle ottemperanze.

In considerazione di quanto detto, emerge come il contesto ambientale e territoriale rispetto alla tematica in esame non abbia subito dei cambiamenti la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con D.M. n.190/17.

Le Aree di particolare interesse naturalistico e la rete ecologica

Il quadro di riferimento

Nello Studio di Impatto Ambientale di riferimento è stata analizzata la presenza, nell'ambito territoriale del progetto, di potenziali serbatoi di biodiversità, quali i Siti della Rete Natura 2000 e le altre aree di particolare interesse naturalistico, che sono caratterizzate dalla presenza di specie animali, vegetali e habitat di interesse conservazionistico. La sopravvivenza delle suddette specie animali e vegetali è possibile anche grazie alla possibilità di scambio tra popolazioni diverse e di spostarsi tra diversi ambienti idonei ad esse. La presenza, la tipologia, la distribuzione spaziale, la continuità fisica e la funzionalità degli elementi naturali o di origine antropica sono, infatti, potenzialmente in grado di influenzare i movimenti (favorendoli od impedendoli) di determinate specie di animali.

Per questo motivo altro elemento fondamentale considerato nello Studio di impatto Ambientale è la rete ecologica presente nell'area di studio del progetto.

In linea con lo scopo del presente documento, si è ritenuto quindi opportuno indagare eventuali variazioni, nell'ambito del progetto in esame, della situazione attuale, rispetto a quella di riferimento, in termini di aree di particolare interesse naturalistico e della rete ecologica.

Rete Natura 2000

In merito al tema dei Siti della Rete Natura 2000, in sede di SIA è stata condotta un'analisi sulla loro presenza, in corrispondenza o in prossimità del tracciato di progetto e delle aree di cantiere.

Nel presente documento, si è ritenuto quindi opportuno indagare l'eventuale variazione, in termini di presenza e confini, rispetto ai Siti della Rete Natura 2000 che erano stati individuati.

Dall'osservazione delle figure seguenti, nelle quali si riporta il confronto tra la cartografia dei Siti della Rete Natura 2000 redatta con i dati attuali e quella delle Aree Protette allegata allo Studio di Impatto Ambientale di riferimento, si constata che i Siti della Rete Natura 2000 presenti lungo il tracciato di progetto risultano essere gli stessi individuati nel 2012, anche in termini di confini.

Il proponente specifica che per l'individuazione dei Siti appartenenti alla Rete Natura 2000 si è fatto riferimento, come specificato nella relativa cartografia, ai dati vettoriali del Geoportale Nazionale, aggiornati a dicembre 2021

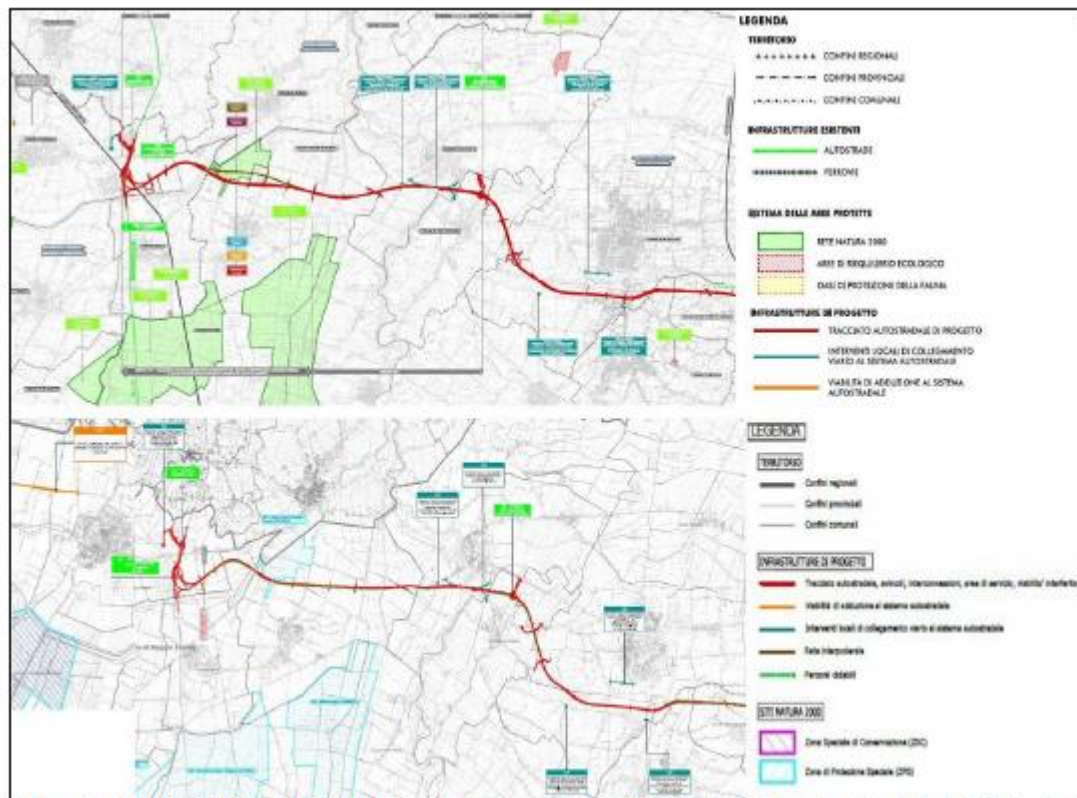


Figura 7-43 PARTE INIZIALE DEL PROGETTO: Figura sopra: Stralcio della Carta delle Aree Protette dello SIA (Elaborato 6192_PD_0_000_00000_0_IA_CT_17_A) – Figura sotto: stralcio della Carta Rete Natura 2000 allegata alla presente richiesta di proroga (Elaborati T.8a e T.8b)

ID_VIP 8258 Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13. Richiesta di proroga provvedimento di VIA n.190/2017

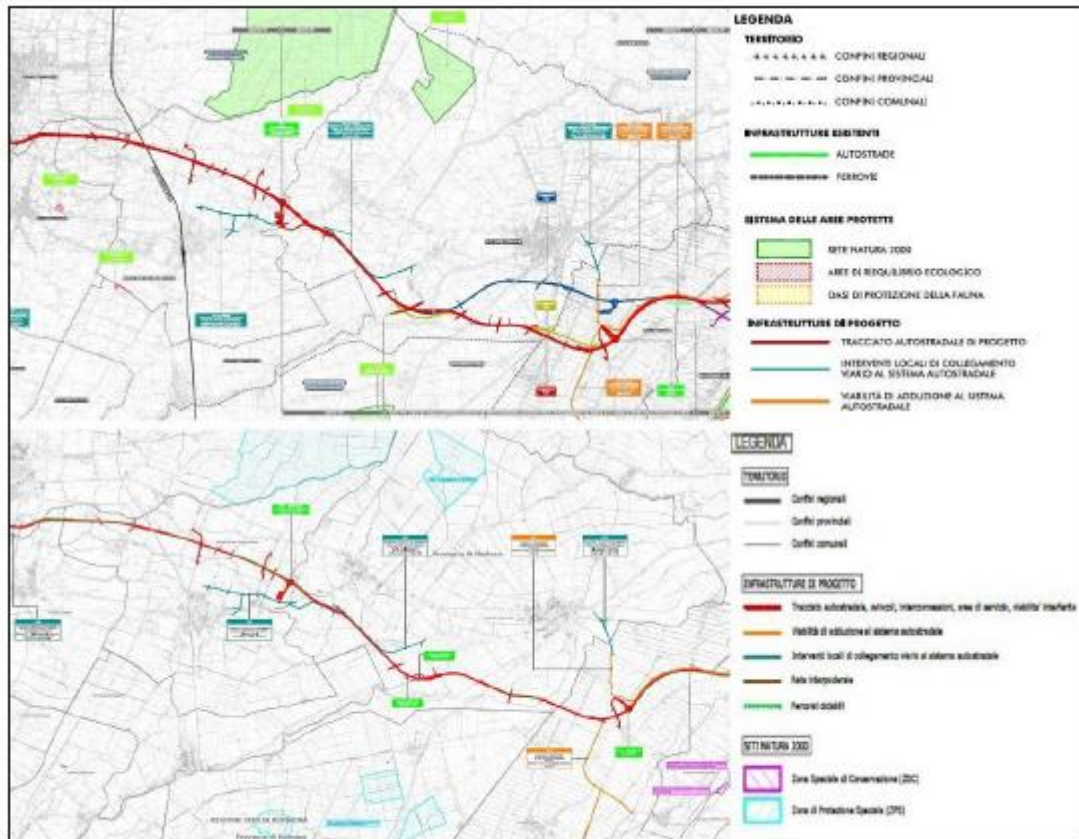


Figura 7-44 PARTE INTERMEDIA DEL PROGETTO: Figura sopra: Stralcio della Carta delle Aree Protette dello SIA (Elaborato 6193_PD_0_000_00000_0_IA_CT_18_A) – Figura sotto: stralcio della Carta Rete Natura 2000 allegata alla presente richiesta di proroga (Elaborato T.8c)

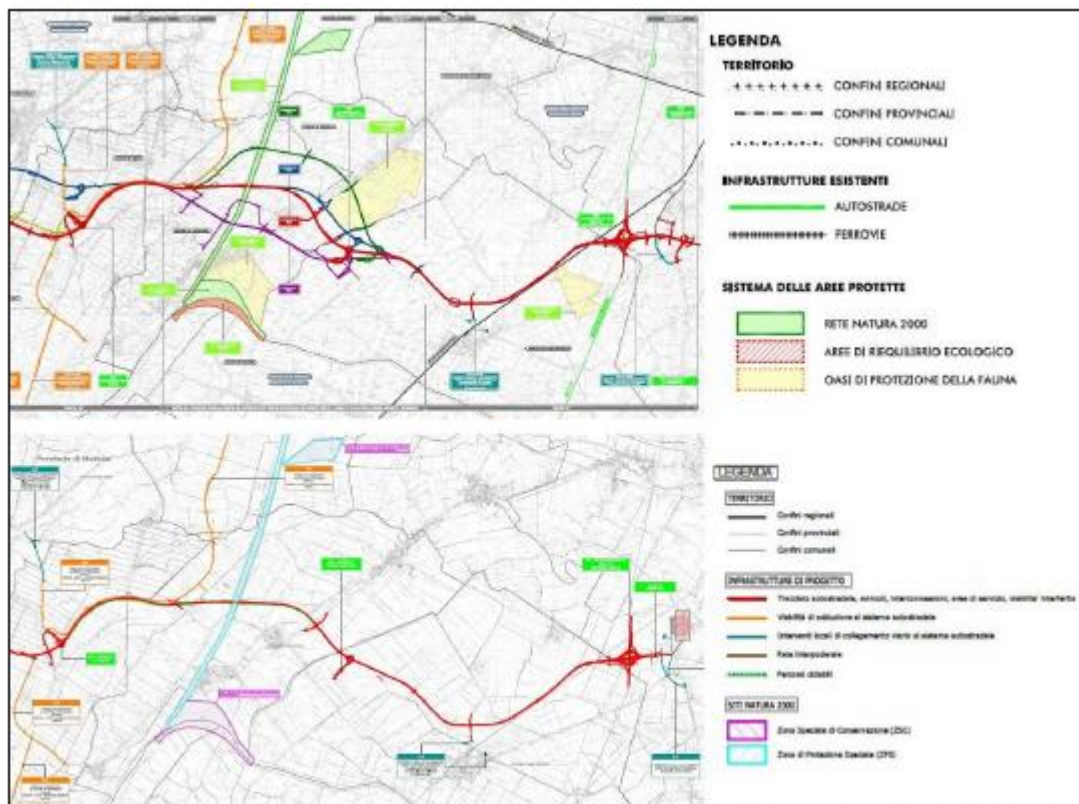


Figura 7-45 PARTE FINALE DEL TRACCIATO: Figura sopra: Stralcio della Carta delle Aree Protette dello SIA (Elaborato 6194_PD_0_000_00000_0_IA_CT_19_A) – Figura sotto: stralcio della Carta Rete Natura 2000 allegata alla presente richiesta di proroga (Elaborato T.8d)

Così come emerso nello SIA, dall'analisi svolta è stata confermata la presenza, in corrispondenza del tracciato di progetto, di due siti appartenenti alla Rete Natura 2000, di seguito elencati:

- ZPS IT4040016 “Siepi e Canali di Resega – Foresto”, è localizzata nella parte iniziale del tracciato di progetto;
- ZSC/ZPS IT4060016 “Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico” (precedentemente SIC/ZPS, come specificato nel seguito del paragrafo) è ubicata nella parte finale del tracciato;

L'unica modifica, rispetto alla situazione di riferimento, si ha quindi nel tipo di Sito della Rete Natura 2000 per IT4060016 “Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico”, che nel 2012 era un SIC ed è stato designato come ZSC, come previsto dalla normativa Habitat 92/43/CEE, con DM del 13/03/2019 (G.U. 79 del 3-04-2019).

In considerazione della localizzazione dei due citati Siti della Rete Natura 2000, nell'ambito dello SIA sono stati redatti, come richiesto dalla normativa di settore, due Studi di Incidenza Ambientale, al fine di verificare la distribuzione degli habitat e la presenza delle specie di interesse comunitario all'interno dei Siti e zone limitrofe e di valutare le potenziali incidenze del progetto su di esse.

Le risultanze emerse dalle analisi effettuate nei citati Studi di Incidenza Ambientale, non registravano interferenze significative né con gli habitat di Direttiva presenti all'interno dei Siti della Rete Natura 2000, né rispetto alle specie di interesse comunitario, dimostrando come gli interventi non implicassero interferenze sullo stato della tematica nell'anno di riferimento.

In occasione della presente richiesta di proroga è stata effettuata una ricerca in merito a eventuali nuovi elementi riguardanti tali Siti della Rete Natura 2000, dedicando particolare attenzione ai contenuti dei Formulare Standard più aggiornati, al fine di verificare eventuali variazioni in termini di habitat e specie, rispetto a quanto riportato negli Studi di Incidenza Ambientale del 2012, e il loro rapporto con il progetto.

Al fine di valutare le eventuali variazioni nell'assetto naturalistico della ZPS e della ZSC/ZPS, tra il periodo in cui sono stati redatti i citati Studi di Incidenza Ambientale e la situazione attuale, è stato fatto un confronto tra i Formulari Standard di riferimento del 2012 e quelli più aggiornati disponibili ad oggi, che sono relativi a dicembre del 2021. I suddetti Formulari Standard sono stati tratti dal sito web sull'ambiente della Commissione Europea.

Nel Formulario della ZPS al 2012, così come riportato nello studio di incidenza, risulta presente un solo habitat di Direttiva, il 91F0 "Foreste miste riparie di grandi fiumi a *Quercus robur*, *Ulmus laevis* e *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* o *Fraxinus angustifolia* (*Ulmion minoris*)", la cui distribuzione nel Sito era molto localizzata, come si può vedere dallo stralcio della carta degli habitat redatta nel 2012 e riportata di seguito.

Nel Formulario della ZPS a dicembre 2021 si conferma la presenza dell'habitat, che ha le stesse valutazioni del 2012 (cfr. Tabella 7-35), ma un'estensione di poco maggiore. Nel Formulario del 2021 risultano anche altri due habitat: 6210* "Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) *stupenda fioritura di orchidee"; 92A0 "Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*."

In base al Formulario Standard della ZPS più aggiornato, quindi sono state riscontrate delle differenze rispetto al passato, che hanno portato in questa sede ad un approfondimento, e nello specifico si è cercato di stabilire la localizzazione dei citati habitat nel Sito, in particolare in relazione al progetto in esame. A tal proposito è stata utilizzata come riferimento la carta degli habitat dei Siti Natura 2000 della Regione Emilia-Romagna, aggiornata nel 2021, approvata con DGR N.24087 del 17/12/2021, disponibile sul geoportale regionale.

Dall'analisi della carta degli habitat, si osserva la localizzazione dei tre habitat di Direttiva rispetto al tracciato di progetto.

La distribuzione dell'habitat 91F0 risulta di poco differente rispetto al 2012, ma l'habitat non è interessato dal progetto in esame.

Per quanto attiene l'habitat 6210*, invece risulta marginalmente interessato dal progetto in esame, nello specifico dal ponte sul fosso Resega-Raso.

La scala di lavoro adottata dalla Regione nella perimetrazione degli habitat è tale da non consentire studi di dettaglio così come indicati dal progetto e quindi potrà esserci una fase di aggiornamento del progetto nelle successive fasi progettuali onde evitare opere che possano disturbare significativamente l'habitat che sarà tutelato in fase di cantiere e che comunque è interessato in modo molto marginale.

Si ritiene quindi che tale differenza riscontrata rispetto alla situazione di riferimento, sia tale da confermare che il progetto rispetti gli obiettivi di Conservazione della ZPS IT4040016.

Ad ogni modo si specifica che, a scopo cautelativo, nelle successive fasi progettuali saranno eseguiti specifici rilievi sul campo, atti a definire l'effettiva presenza ed estensione del suddetto habitat, quindi l'effettivo interessamento da parte dell'opera.

Per quanto attiene la ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico", si è proceduto analogamente a quanto fatto per la ZPS, confrontando quindi le informazioni sugli habitat di Direttiva presenti nel Formulario Standard del 2012 e quello del 2021.

In base al Formulario Standard della ZSC/ZPS più aggiornato, quindi sono state riscontrate delle differenze rispetto al passato e nello specifico risulta assente un habitat segnalato in precedenza, 6410 "Praterie con *Molinia* su terreni calcarei, torbosi o argilloso-limosi (*Molinion caeruleae*)" e cambia l'estensione degli altri 6. In particolare 3 habitat diminuiscono in estensione, mentre gli altri 3 aumentano, ma complessivamente la superficie interessata da habitat di Direttiva è minore nel 2021 rispetto a quella del 2012.

Evidenziazione di eventuali differenze nella localizzazione degli habitat, in relazione al progetto in esame, a questo fine è stata confrontata la carta degli habitat redatta nell'ambito dello Studio di Incidenza Ambientale

del 2012 e uno stralcio, relativo al Sito in esame, della citata carta degli habitat dei Siti Natura 2000 della Regione Emilia-Romagna.

Dall'analisi condotta dal proponente si evince che nessuno degli Habitat di Direttiva ricade nell'area direttamente interessata dal progetto dell'autostrada regionale Cispadana. Si osserva un interessamento marginale dell'habitat di interesse regionale Pa "Canneti palustri: fragmiteti, tifeti e scirpeti d'acqua dolce (Phragmition)", che, insieme ad altri 7, è stato inserito nella citata cartografia di riferimento, sebbene non corrispondente ad un Habitat di Direttiva.

Di seguito si riportano alcune informazioni relative al citato habitat Pa, tratte dalla pubblicazione relativa alla carta regionale degli Habitat di interesse comunitario¹⁶: *"A questo habitat sonoriconducibili le fitocenosi dominate da specie elofitiche di grande taglia che contribuiscono attivamente ai processi di interrimento di corpi idrici prevalentemente dulciacquicoli ad acque stagnanti o debolmenti fluenti, da meso- a eutrofiche. La vegetazione elofitica di questo habitat si sviluppa in corpi d'acqua di dimensione variabile, in alcuni casi anche in ambiti non propriamente acquatici ma, comunque, caratterizzati da una forte umidità dei substrati (lungo le arginature e le scarpate retro-riparie). In Emilia-Romagna tali cenosi sono diffusamente presenti all'interno dei principali ambiti idro-igrofilici (nei settori perifluviali e nell'ambito deltizio del fiume Po) ove, probabilmente, si trovano in uno stato di conservazione relativamente degradato a causa principalmente dell'elevato apporto di nutrienti e delle variazioni del regime idrico (ingressione di specie nitrofile e/o ruderali quali Rubus sp. pl., Amorpha fruticosa, Calystegia sepium subsp. sepium)."*

In base a quanto riportato è probabile che lo stato del citato habitat sia degradato; il Proponente ricorda inoltre che, la scala di lavoro adottata dalla Regione nella perimetrazione degli habitat è tale da non consentire studi di dettaglio così come indicati dal progetto e quindi potrà esserci una fase di aggiornamento del progetto nelle successive fasi progettuali onde evitare opere che possano disturbare significativamente l'habitat che sarà tutelato in fase di cantiere e che comunque è interessato in modo molto marginale. Sempre nella citata carta regionale degli habitat, per l'area in esame la presenza dell'habitat di interesse regionale Pa è valutata all'80%, questo significa che esso non copre totalmente l'area nel quale è individuato, in quanto sono presenti altre formazioni vegetali.

Ad ogni modo a scopo cautelativo, nelle successive fasi progettuali saranno eseguiti specifici rilievi sul campo, tali da determinare l'effettiva presenza ed estensione degli habitat e quindi l'effettivo interessamento da parte dell'opera.

Per quanto attiene le specie faunistiche della ZPS IT4040016 "Siepi e Canali di Resega – Foresto", nell'ambito del relativo Studio di Incidenza Ambientale redatto nel 2012, sono state analizzate, al fine di valutare eventuali incidenze determinabili dal progetto, le specie di particolare interesse conservazionistico, ed in particolare le specie, tra quelle elencate nel campo 3.2 del Formulario Standard di riferimento, di interesse comunitario elencate nell'Allegato I della Direttiva 2009/147/CE e quelle riportate nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE.

Evidenziazione di eventuali variazioni nelle specie faunistiche di interesse comunitario presenti attualmente analogamente a quanto fatto per gli habitat, è stato effettuato un paragone tra tutte le specie elencate nel citato campo 3.2 del Formulario Standard del 2012 e quello più aggiornato del 2021.

Inoltre, al fine di verificare eventuali variazioni non solo nelle specie faunistiche presenti attualmente nella ZPS in esame, ma anche nello status delle stesse, sono state paragonate anche le relative valutazioni riportate nei Formulari Standard e in apposite tabelle ZPS IT4040016 "Siepi e Canali di Resega – Foresto".

In base all'analisi svolta dal proponente sulle aree protette si può concludere che non sussistano variazioni in termini di specie faunistiche di interesse comunitario presenti attualmente nella ZPS IT4040016, rispetto alla situazione del 2012 e quindi valgono le valutazioni che erano state effettuate per le potenziali incidenze su di esse e le conclusioni di assenza di significatività delle stesse.

Procedendo in modo analogo a quanto fatto per la ZPS IT4040016, è stato effettuato un confronto tra le specie faunistiche, e le relative valutazioni, riportate nel campo 3.2 del Formulário Standard della ZSC/ZPS IT4060016 “Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico” nel 2012 e nel 2021.

Dal confronto emerge la completa corrispondenza tra le specie faunistiche, e le relative valutazioni, del 2012 e quelle del 2021, ad esclusione di 6 specie sulle 60 totali, segnalate solo nel 2021: gufo di palude *Asio flammeus*, mignattino piombato *Chlidonias hybridus* (ora *Chlidonias hybrida*), falco di palude *Circus aeruginosus*, piviere dorato *Pluvialis apricaria*, avocetta *Recurvirostra avosetta*, tritone crestato *Triturus carnifex*.

Per quanto attiene tutte le 5 specie ornitiche segnalate nel Sito per il 2021, ed assenti nel 2012, si evidenzia che esse presentano ecologia del tutto simile a molte delle specie analizzate.

Il falco di palude *Circus aeruginosus*, e il gufo di palude *Asio flammeus*, frequentano le zone umide interne, le steppe cerealicole e i campi di foraggio; cacciano in volo esplorando la vegetazione erbacea e talvolta ghermiscono la preda nell'acqua. Le zone frequentate da questi rapaci sono quindi quelle umide e quelle agricole, come avviene per l'albanella reale *Circus cyaneus* e l'albanella minore *Circus pygargus*, analizzate nello Studio di Incidenza ambientale.

Il piviere dorato *Pluvialis apricaria* e l'avocetta *Recurvirostra avosetta* sono limicoli, come altre specie citate nel Formulário e analizzate nello Studio di Incidenza Ambientale, quali ad esempio cavaliere d'Italia *Himantopus himantopus* e piro prio boschereccio *Tringa glareola*. I limicoli frequentano le zone umide caratterizzate da acque poco profonde. Il mignattino piombato *Chlidonias hybridus*, come il mignattino comune *Chlidonias niger*, analizzato nello Studio di Incidenza Ambientale, frequenta la ZSC/ZPS in esame solo come tappa durante le migrazioni.

In base a quanto esposto, l'ecologia di 5 delle 6 specie aggiunte, in seguito ad aggiornamenti, nel Formulário Standard della ZSC/ZPS IT4060016 corrisponde a quella di alcune delle specie di interesse comunitario analizzate nello Studio di Incidenza Ambientale, quindi le valutazioni effettuate nel suddetto Studio sono valide anche per esse.

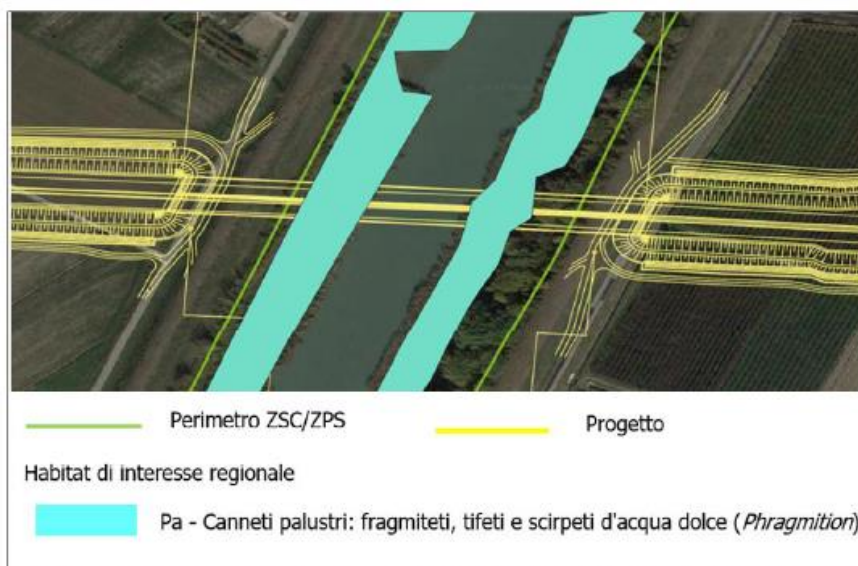


Figura 7-52 Ubicazione habitat di interesse regionale rispetto al progetto (ponte sullo scolmatore del Fiume Reno) (Fonte Geoportale Regione Emilia-Romagna)

Per quanto attiene l'unico anfibio presente tra le 6 specie suddette, il tritone crestato *Triturus carnifex*, si sottolinea che è una specie ampiamente distribuita sull'intera superficie regionale. Questo anfibio è legato agli ambienti acquatici, fra cui laghi, canali e fossati, mentre fuori dall'acqua è presente prevalentemente in aree antropizzate, prati e pascoli e ambienti forestali. Inoltre il tratto di progetto che interessa la ZSC/ZPS è un ponte, quello sullo scolmatore del Fiume Reno, che risulta un'opera biopermeabile, che quindi non crea barriere al passaggio degli anfibii.

Il confronto condotto tra le specie faunistiche analizzate negli Studi di Incidenza Ambientale in esame, corrispondenti a quelle dei Formulari al 2012, e quelle riportate nei Formulari Standard aggiornati successivamente alla stesura dello studio, consente di stabilire che non ci sono variazioni significative, ne consegue che le valutazioni effettuate riguardo ai potenziali impatti sulle specie faunistiche, determinate dal progetto, sono tuttora valide.

Specie floristiche

Nei Formulari Standard più aggiornati della ZPS IT4040016 e della ZSC/ZPS IT4060016, non sono riportate specie di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE, così come in quelli del 2012.

Le altre aree di particolare interesse naturalistico

Analogamente a quanto fatto per i Siti della Rete Natura 2000, il proponente ha effettuato un'analisi delle altre aree di particolare interesse naturalistico presenti in corrispondenza o in prossimità del progetto, al fine di verificare eventuali variazioni rispetto alla situazione delineata nello SIA di riferimento.

Allo scopo di individuare le informazioni più aggiornate, relativamente a numero, ubicazione e confini, delle suddette aree di particolare interesse naturalistico, si è fatto riferimento ai dati disponibili a livello regionale, in formato shape-file, ai sensi della L.R. 6 del 2005, che vengono aggiornati periodicamente. In particolare gli shape-file disponibili sul geoportale della Regione Emilia Romagna, e utilizzati per il presente documento, sono aggiornati a luglio 2019 per i Parchi e le Riserve Naturali e a dicembre 2018 per le Aree di Riequilibrio Ecologico.

In base alle analisi effettuate dal proponente risulta che, come emerso dallo SIA, i Parchi e le Riserve Naturali non sono interferiti dal progetto in esame e sono a notevole distanza da esso, mentre risultano meno distanti dal tracciato in progetto le Aree di Riequilibrio Ecologico.

Le Aree di Riequilibrio Ecologico (A.R.E.)

Sono "aree naturali o in corso di rinaturalizzazione, di limitata estensione, inserite in ambiti territoriali caratterizzati da intense attività antropiche che, per la funzione di ambienti di vita e rifugio per specie vegetali e animali, sono organizzate in modo da garantirne la conservazione, il restauro, la ricostituzione", come da definizione nella L.R. n.6 del 2005. Esse costituiscono un'ulteriore tipologia di area protetta, oltre alle Riserve naturali e ai Parchi regionali, già previste dalla L.R. n. 11/1988.

In relazione alla localizzazione del tragitto autostradale in progetto, il proponente osserva come nessuna delle suddette tipologie di aree sia interferita dal progetto o si trova nelle immediate vicinanze dello stesso.

Il confronto tra gli stralci della Carta delle Aree protette, redatta nello SIA, e le immagini elaborate utilizzando gli shape-file relativi alle Aree di Riequilibrio Ecologico per l'ambito di progetto mostra come non siano riscontrabili differenze tra le informazioni aggiornate e quelle di riferimento. Infatti le Aree di Riequilibrio Ecologico presenti nell'ambito del progetto risultano essere le stesse, anche in termini di localizzazione e confini.

In particolare, come si può osservare nelle tre precedenti immagini, nessuna delle A.R.E. è interessata dal tracciato di progetto o risulta ubicata nelle immediate vicinanze dello stesso.

Oasi di protezione della fauna.

Le oasi di protezione della fauna sono aree destinate alla conservazione degli habitat naturali, al rifugio, alla sosta ed alla produzione di specie selvatiche con particolare riferimento a quelle protette. Tali oasi vengono istituite, preferibilmente, lungo le rotte di migrazione della avifauna e nei terreni demaniali, secondo le esigenze di tutela individuate a livello provinciale. L'estensione delle oasi deve garantire il raggiungimento delle finalità per le quali vengono istituite e può essere anche estremamente limitata nel caso di emergenze naturalistiche puntiformi.

Al fine di individuare eventuali variazioni rispetto allo SIA, per quanto attiene le oasi di protezione della fauna presenti in prossimità del tracciato in progetto, si è fatto riferimento al Piano Faunistico-Venatorio Regionale 2018-2023, approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n.179 del 6 novembre 2018.

L'analisi del suddetto Piano ha consentito al proponente di verificare che vi sono due oasi faunistiche, ricadenti nella provincia di Ferrara, in prossimità del tracciato, mentre nello SIA di riferimento risultavano essere tre.

Inoltre, la presenza e corretta localizzazione di tali oasi di protezione è stata eseguita mediante un'analisi dettagliata degli ambiti territoriali di caccia (ATC), individuati nel citato Piano Faunistico- Venatorio Regionale, localizzati in prossimità del tracciato in progetto, allo scopo di identificare eventuali oasi ubicate nelle immediate vicinanze dello stesso. Nello specifico sono stati analizzati gli ATC, limitrofi o interessati dal progetto, relativi alle province di Parma, Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna.

Tra le province suddette, quella di Ferrara dispone di un allegato cartografico, della Delibera n. 290 del 2 aprile 2020, relativo alle oasi di protezione della fauna in formato shape file, grazie al quale è stato possibile individuare con maggior dettaglio l'ubicazione e i confini delle aree in esame. Proprio nella Provincia di Ferrara, come anticipato, si osserva la presenza di due oasi di protezione poste nelle immediate vicinanze del tracciato: oasi Bosco Panfilia e oasi La Boscona.

L'Oasi di protezione faunistica di Bosco Panfilia, situata a circa 4 km dal tragitto in esame, è stata rinnovata ad oasi di protezione con la Delibera N. 1008 del 03/08/2020, in quanto rappresenta un'area vocata al rifugio di svariate specie di avifauna, sia migratoria che stanziale, e di altre specie di piccoli mammiferi. Inoltre, la parte sud dell'Oasi comprende totalmente la ZSC IT4060009 Bosco di Sant'Agostino o Panfilia e parzialmente la ZSC/ZPS IT4060016 Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico.

L'Oasi di protezione faunistica La Boscona ha un'estensione totale di 475 ettari ed è stata istituita, con durata settennale, dalla provincia di Ferrara, con Delibera di Giunta Provinciale n. 1820 P.G. 15993 del 23/10/1990 e definitivamente rinnovata a tempo indeterminato con Atto del Dirigente P.G. 62864 del 07/06/2004. Nell'oasi di protezione La Boscona le coltivazioni diversificate, improntate a moderni sistemi di conduzione che lasciano ampio spazio alle produzioni biologiche, si alternano a siepi polispecifiche, a filari arborei di notevoli dimensioni dove dominano pioppi cipressini, farnie e gelsi secolari, che offrono riparo ad una ricca e diversificata fauna. Il progetto in esame si sviluppa lungo il perimetro sud dell'oasi di protezione La Boscona.

Il proponente ritiene importante specificare che il tragitto autostradale interesserebbe la fascia marginale di tale oasi, in cui l'area viene destinato alla coltivazione di seminativi, mentre la zona occupata da esemplari arborei si trova a circa 1km da tale tracciato. Inoltre, all'interno dell'area riconosciuta come oasi di protezione, rientra anche uno svincolo di accesso/uscita al tracciato principale; anche in questo caso il terreno interessato risulta essere in una fascia marginale e nelle vicinanze di un piccolo centro urbano, che attualmente risulta destinato alla coltivazione di seminativi.

Analizzando la citata Carta delle Aree protette redatta nell'ambito dello SIA di riferimento, si osserva come entrambe le suddette oasi di protezione della fauna, presenti nell'ambito di progetto, siano identiche, in localizzazione e perimetro, alla situazione attuale. L'unica differenza si ha nella posizione dell'oasi di protezione della fauna La Boscona, in quanto nello SIA di riferimento non era interessata dal progetto, ma la suddetta difformità è dovuta ad una delle varianti previste, rispetto al tracciato del 2012, al fine di rispondere a specifiche richieste degli enti di competenza. In particolare l'oasi di protezione della fauna La Boscona è localizzata in corrispondenza della Variante DB, prevista in ottemperanza al Decreto Direttoriale N.45434 del 30/04/2021.

In conclusione, si evidenzia che non sono state riscontrate differenze, rispetto allo SIA di riferimento, nei perimetri o nell'ubicazione delle aree di particolare interesse naturalistico, analizzate nel presente paragrafo, presenti nell'ambito del tracciato autostradale in progetto.

L'unica differenza riscontrata è in merito all'ubicazione del progetto rispetto dell'Oasi di protezione della fauna La Boscona: questa differenza è una conseguenza di una variante (variante DB) prevista nell'ambito delle richieste di ottemperanza, di cui al Decreto Direttoriale N.45434 del 30/04/2021.

Rete ecologica regionale

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale di riferimento, al fine di individuare la Rete Ecologica del territorio oggetto dello studio, sono stata analizzati gli strumenti pianificatori vigenti.

La Rete Ecologica Regionale è definita all'art. 2 lett. f della L.R. 6/2005 ed è costituita dalle Aree Protette, dai Siti della Rete Natura 2000 e dalle Aree di Collegamento Ecologico. La Regione istituisce i Parchi, le Riserve naturali e le Aree di Riequilibrio Ecologico, inoltre in base al Programma regionale per il sistema regionale delle Aree Protette e dei Siti della Rete Natura 2000, coordina la gestione delle Aree protette e dei Siti Natura 2000 e individua e descrive le Aree di collegamento ecologico.

La Rete Ecologica Regionale viene quindi modificata nel tempo, di conseguenza, allo scopo di evidenziare eventuali variazioni rispetto agli elementi della stessa individuati nello SIA di riferimento, è stata analizzata quella attuale, facendo riferimento ai relativi shape disponibili sul geoportale della Regione Emilia-Romagna. Tali elementi risultano corrispondere in numero, dimensioni e confini, a quelli individuati nello SIA.

Il proponente specifica che nello stralcio della RER riportato nello SIA non sono indicate le aree di riequilibrio ecologico, che però sono trattate specificatamente tra le "altre aree di particolare interesse naturalistico".

L'analisi della pianificazione territoriale ha consentito di individuare la rete ecologica locale, che è disciplinata dai PTCP delle provincie di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, come riscontrato nello SIA di riferimento. Al fine di verificare l'assenza di variazioni, nella struttura della Rete Ecologica Provinciale, rispetto alla situazione di riferimento si è proceduto nell'analizzare i PTCP esistenti e a confrontarli con quanto riportato nello SIA.

Il vigente Piano Territoriale Provinciale della provincia di Reggio Emilia, corrisponde alla Variante Generale approvata con Delibera di Consiglio Provinciale n.124 del 17/06/2010, che è quindi lo stesso riferimento utilizzato nel 2012. Nel periodo intercorso dall'approvazione della citata Variante Generale del PTCP ad oggi sono stati modificati alcuni elaborati del Piano, in seguito all'approvazione di varianti specifiche, in particolare per quanto attiene la Rete Ecologica, si ha la variante specifica relativa al PTCP 2016, adottato dal Consiglio Provinciale con atto n.2 del 15/02/2018 e approvato dal Consiglio Provinciale con atto n.25 del 21/09/2018, che prevede l'Allegato 03 "Linee guida per l'attuazione della rete Ecologica Provinciale" e la tavola P2 "Rete Ecologica Provinciale".

In base a quanto riportato nelle "Linee guida per l'attuazione della rete Ecologica Provinciale", gli elementi funzionali, esistenti o di nuova previsione, nei quali è strutturata la Rete Ecologica della Provincia di Reggio Emilia sono i seguenti:

- a) elementi della Rete Natura 2000: comprende l'insieme dei siti SIC₂₄ e ZPS istituiti ai sensi della Direttiva 92/43/CE e della Direttiva 79/409/CE;
- b) sistema provinciale delle Aree Protette: aree tutelate esistenti, riconosciute da specifici istituti con finalità di protezione (Parchi e Riserve naturali);
- c) altre aree di rilevanza naturalistica riconosciute, segnalate e di progetto: complesso dinamico di altre aree per le quali sono state a vario titolo ipotizzate o segnalate valenze naturalistiche (Parchi provinciali, Oasi faunistiche, Zone di tutela naturalistica, ecc.);
- d) corridoi ecologici fluviali: insieme dei principali ecosistemi fluviali e delle relative pertinenze ambientali, su cui salvaguardare prioritariamente le biocenosi acquatiche e la continuità ecologica attraverso misure di conservazione e/o riqualificazione;
- e) gangli e connessioni ecologiche planiziali da consolidare e/o potenziare: insieme degli elementi strutturali e funzionali della REP in ambito planiziale;
- f) sistema della connettività ecologica collinare-montana: elementi areali o lineari che concorrono primariamente alla connettività ecologica in ambito collinare-montano;
- g) principali elementi di conflitto e di contenimento degli impatti: insieme degli elementi che costituiscono fattore prioritario di pressione sulla REP e di elementi in grado di tamponare gli impatti indesiderati su singoli elementi funzionali o sull'assetto ecosistemico complessivo;
- h) principali direttrici esterne di connettività: direttrici spaziali prioritarie rispetto a cui mantenere la connettività ecologica rispetto ai territori esterni;
- i) aree funzionali diffuse, sistema forestale boschivo provinciale;
- j) aree di collegamento ecologico di rango regionale.

Gli elementi nei quali è strutturata la Rete Ecologica della Provincia di Reggio Emilia, riportati nell'elenco precedente, sono gli stessi dello SIA, ad esclusione di uno "aree di collegamento ecologico di rango regionale".

La tavola P2 "Rete Ecologica Provinciale" corrisponde alla tavola, della quale è inserito uno stralcio nello SIA di riferimento (cfr. paragrafo D.9.4.2 dell'elaborato 6146_PD_0_000_00000_0_IA_RG_05_A_Rel_AMB_SDF_2).

Il Consiglio provinciale di Modena ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP 2009 con delibera n.46 del 18 marzo 2009, ed esso è entrato in vigore l'8 aprile 2009, a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvenuta approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna, ed è attualmente ancora vigente. La pianificazione, e quanto riportato per la Rete Ecologica Provinciale di Modena, è quindi la stessa utilizzata come riferimento nello SIA. Gli elementi nei quali è strutturata la rete ecologica di livello provinciale proposta negli elaborati del PTCP sono gli stessi riportati nello SIA (nodi ecologici complessi, nodi ecologici semplici, corridoi ecologici, connettivo ecologico diffuso, direzioni di collegamento ecologico, varchi ecologici).

In base a quanto previsto dalla nuova legge urbanistica regionale (L.R. 24/2017), il Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) è il nuovo strumento pianificatorio della Provincia di Ferrara, che sostituirà il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato nel 1997. Attualmente quindi è ancora vigente il Piano Territoriale di Coordinamento per la Provincia di Ferrara, che è stato formato nel periodo 1993-1995 ed è in vigore dal marzo 1997, ma nel tempo è stato integrato e modificato tramite l'approvazione di varianti specifiche. Per quanto attiene gli elementi nei quali è strutturata la rete ecologica di livello provinciale proposta negli elaborati del PTCP, sono gli stessi riportati nello SIA (nodi ecologici, stepping stones, corridoi ecologici, connettivo ecologico diffuso, areali speciali, direttrici di continuità), come la relativa cartografia, della quale si riporta uno stralcio nella figura seguente, sebbene essa risulti aggiornata al 2016.

Sintesi delle considerazioni in merito alle aree di particolare interesse naturalistico e alla rete ecologica

In base alle analisi effettuate dal proponente, non si evidenziano variazioni in numero, ubicazione e confini dei Siti della Rete Natura 2000 attualmente presenti nell'ambito del progetto, rispetto alla situazione di riferimento.

Il progetto in esame, come già emerso nello Studio di Impatto Ambientale, interessa due siti della Rete Natura 2000: ZPS IT4040016 "Siepi e Canali di Resega – Foresto" e ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico".

Il confronto tra le informazioni più aggiornate disponibili e quanto riportato negli Studi di Incidenza Ambientali redatti nel 2012, ha consentito di verificare la presenza delle seguenti differenze:

- Ulteriori habitat indicati per la ZPS IT4040016 "Siepi e Canali di Resega – Foresto";
- Assenza di un habitat segnalato in precedenza per la ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico";
- Variazioni di estensione degli habitat presenti nella ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico";
- Ulteriori specie faunistiche per la ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico".

Sulla base delle informazioni disponibili, il proponente ha verificato che le suddette variazioni non risultino tali da modificare le considerazioni effettuate nell'ambito degli Studi di Incidenza Ambientale, inoltre, a scopo cautelativo, sono stati previsti approfondimenti, per un habitat di Direttiva e uno di interesse regionale, da attuare nelle successive fasi progettuali.

Per quanto attiene le altre aree di particolare interesse naturalistico, sulla base dell'analisi effettuata, il proponente ha stabilito una completa coincidenza tra la situazione attuale e quella di riferimento, ad esclusione di un'oasi faunistica ricadente nel territorio provinciale di Ferrara. In merito alla suddetta oasi, non si hanno modifiche della stessa, ma solo dell'ubicazione del progetto rispetto ad essa: questa differenza è una conseguenza di una variante (variante DB) di cui al Decreto Direttoriale N.45434 del 30/04/2021.

Infine lo studio degli strumenti di pianificazione esistenti ad oggi, ha consentito al proponente di verificare che non ci siano variazioni significative della Rete Ecologica sia a scala regionale che a scala provinciale. Quanto esposto consente di stabilire che non ci sono variazioni sostanziali della situazione attuale rispetto a quella degli Studi di Incidenza e dello SIA di riferimento e di conseguenza neanche nelle valutazioni effettuate nei suddetti studi.

La classificazione sismica

Il quadro di riferimento

Al fine di verificare l'invarianza degli esiti delle analisi sulla sismicità dallo Studio di Impatto Ambientale del PD2012, di seguito si riporta l'analisi dei dati più recenti inerenti la classificazione sismica dei Comuni interessati dalla realizzazione dell'opera.

Il proponente evidenzia che l'azione sismica è definita per ogni sito dai parametri di pericolosità sismica previsti dalle norme tecniche per le costruzioni NTC 2018. Nell'ambito del SIA, il proponente ha ritenuto necessario effettuare un'analisi della classificazione sismica dell'area oggetto di studio per verificare se in seguito all'aggiornamento del 2018 ci fossero state delle modifiche.

Il proponente fa presente inoltre che, così come indicato dalla Regione, la classificazione sismica costituisce un riferimento tecnico-amministrativo per graduare l'attività di controllo dei progetti e la priorità delle azioni e misure di prevenzione e mitigazione del rischio sismico (DGR n. 1164 del 23/07/2018).

Per quanto concerne la classificazione sismica del territorio interessato dall'infrastruttura in progetto, come indicato nella Delibera di Giunta Regionale n.1677/2005, a decorrere dal 23/10/2005 trova attuazione la classificazione sismica dei Comuni della Regione Emilia Romagna, stabilita dall'Allegato 1, punto 3 dell'Ordinanza n.3274/2003, la quale ha introdotto una nuova classificazione sismica, suddividendo il territorio nazionale in quattro zone caratterizzate da diverso grado di sismicità e sottoposte alle normative tecniche per le costruzioni in zona sismica.

Le zone sono definite rispettivamente ad alta sismicità la zona 1, a media sismicità la zona 2 e a bassa sismicità la zona 3, mentre nella zona 4 viene demandata alle regioni la facoltà di imporre o meno l'obbligo della normativa. Ne risulta quindi che nella precedente classificazione tutti i Comuni interessati dalla realizzazione dell'opera ricadono in zona sismica classificata 3 – a bassa sismicità.

Nel 2010, in attuazione della L. 117/2009, i 7 Comuni della Alta Val Marecchia, già classificati in zona sismica 2, Casteldelci, Maiolo, Novafeltria, Pennabilli, San Leo, Sant'Agata Feltria e Talamello sono passati dalla Regione Marche (Provincia di Pesaro-Urbino) alla Regione Emilia-Romagna (Provincia di Rimini). Dal 2014 ad oggi sono stati attuati 10 processi di fusione dei Comuni, ai sensi della legge regionale 8 luglio 1996 n. 24 "Norme in materia di riordino territoriale e di sostegno alle unioni e alle fusioni di Comuni", attualmente ci sono 331 Comuni. Per i nuovi Comuni ottenuti dalla fusione di due o più Comuni classificati nella stessa zona sismica si riconferma la medesima zona sismica. Per i Comuni nati dalla fusione di più Comuni in zone sismiche 3 e 4, è stata attribuita cautelativamente all'intero territorio del Comune di nuova formazione la zona sismica 3 (Alta Val Tidone).

Si evidenzia che nessuno dei comuni interessati dal tracciato ricade nelle suddette fattispecie.

Anche per la vigente classificazione tutti i Comuni risultano ricadenti in classe 3 - a bassa sismicità.

Sintesi delle considerazioni in merito alla sismicità

In considerazione di quanto detto, emerge come il contesto rispetto alla tematica in esame non abbia subito dei cambiamenti rispetto a quanto analizzato nello SIA del PD2012 la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con D.M. n.190/17.

Il contesto paesaggistico

Il quadro di riferimento

Il corridoio della Cispadana nel suo svilupparsi da ovest verso est percorre quattro ambiti provinciali di pianura, Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara ed attraversa differenti Unità di Paesaggio, così come descritte nei rispettivi Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale e nel Piano Paesistico Regionale. Le uniche due Unità di Paesaggio interessate, alla scala PTPR dell'Emilia Romagna approvato nel 1993, sono costituite dall'Udp n. 5 "Bonifiche Estensi", dall'Udp n. 8 "Pianura Bolognese, Modenese e Reggiana" ed in parte dall'Udp n.9 "Pianura Parmense" come descritte nell'ambito dello SIA.

Rispetto al contesto paesaggistico analizzato nello SIA, il proponente evidenzia che non emergono trasformazioni significative; come evidenziato inoltre nel precedente paragrafo 7.4 non sono state riscontrate differenze sostanziali nella tipologia di uso del suolo rispetto allo SIA.

Analizzando gli usi e le attività praticate nel suddetto territorio esso risulta destinato, per la quasi totalità, ad attività agricole, in cui la coltivazione dei seminativi risulta dominante. Un'altra evidente componente risulta essere la componente urbana, costituita dai numerosi centri urbani, oltre che insediamenti produttivi. I pochi elementi di naturalità si trovano principalmente lungo gli argini di fiumi e corsi d'acqua, lungo i quali si trovano elementi di vegetazione arbustiva.

Si è proceduto ad analizzare gli ambiti paesaggistici attraverso gli strumenti di pianificazione provinciali (PTCP) che hanno subito variazioni rispetto al PD 2012.

I caratteri del paesaggio

Rispetto alla Provincia di Reggio Emilia ed al PTCP approvato con DCP n. 124 del 17/06/2010 e successivamente aggiornato con Variante specifica approvata con DCP n. 25 del 21/09/2018, si è proceduto all'analisi degli ambiti di paesaggio individuati nell'allegato "Schede degli ambiti di paesaggio e contesti paesaggistici di rilievo provinciale" delle norme di attuazione. L'area interessata dagli interventi di collegamento e di adduzione, ricade nell'ambito n.1 "Comunità del Po", nei comuni di Guastalla, Novellara e Reggio; ambito che si identifica con comunità storicamente autonome e fortemente coese, in cui si riconoscono come caratteri distintivi:

- l'ecomosaico golenale del fiume Po, caratterizzato da habitat di interesse comunitario;
- il sistema storico dei centri organizzati sulle direttrici dei dossi alluvionali e dall'argine maestro;
- il sistema delle Valli di Novellara di elevata caratterizzazione naturale e storica;
- il paesaggio agrario organizzato dai canali storici della bonifica e dalle aree ad elevata capacità d'uso agricolo dei suoli, rispecchiata da grande varietà colturale intensiva, con significativa concentrazione di allevamenti sia bovini che suini;
- le relazioni tra paesaggio agrario dei dossi e degli argini e paesaggi depressi delle valli infradossali;
- la specializzazione produttiva meccanica e tessile;
- le relazioni infrastrutturali e funzionali extra-provinciali consolidate.

La strategia per questo ambito definita nel PTCP è rappresentata dal recuperare coesione e qualità territoriali perdute, attraverso il potenziamento delle connessioni funzionali, fruttive, percettive ed ecologiche tra il corridoio fluviale e l'entroterra agricolo, avvalendosi della fascia insediata. Questo ambito si caratterizza inoltre da un sistema insediativo connotato da eccezionali individualità storico-urbanistiche (oltre che architettoniche), posto a cavallo tra golena ed un territorio rurale strutturato dalla trama della centuriazione su cui si organizzano le tenute di importanti corti agricole.

Lo svincolo S01 ricade nell'ambito di Paesaggio n.4 "Pianura Orientale" (Art. 4), descritto nell'Allegato delle Norme Tecniche di Attuazione. L'Ambito racchiude il territorio di 8 comuni della pianura reggiana; nell'area di studio parte del territorio del Comune di Reggio e parte del territorio del Comune di Rolo.

L'ambito si colloca nella bassa pianura orientale compresa tra il dosso insediato Bagnolo-Novellara e il confine modenese. Si riconoscono i seguenti caratteri distintivi:

- il sistema dei centri lungo i dossi alluvionali (Correggio-San Michele della Fossa-Novellara);

- Fosdondo-Campagnola-Rodo);
- il paesaggio agrario legato alla coltivazione della vite strutturato sulla rete dei canali e sulla modellazione dei dossi;
- la struttura insediativa storica policentrica organizzata sugli antichi capoluoghi dotati di forte autonomia: Novellara, Rolo, il Principato di Correggio, Rio Saliceto, Campagnola, Fabbrico).

L'ambito è partecipe del sistema territoriale reggiano-modenese con forti relazioni funzionali tra centri urbani e rientra nel quadrilatero produttivo interprovinciale reggiano-modenese del quale Correggio e Carpi costituiscono dei capisaldi, dove si concentrano in maniera più intensiva le attività produttive manifatturiere ed agricole, componenti centrali dell'economia provinciale.

In Provincia di Ferrara il tracciato di progetto interessa, così come rappresentato nella Tavola 5 "Il Sistema Ambientale" del PTCP di Ferrara approvato dalla Regione con DGR n. 20 del 20/01/1997 e successivamente aggiornato con DCP n. 34 del 26/09/2018, due Unità di Paesaggio, l'Unità di Paesaggio n. 2 "della Partecipanza" e l'Unità di Paesaggio n. 4 " Valli del Reno" dove si inserisce lo svincolo di interconnessione con la A13.

All'interno delle Unità di paesaggio definite a seguito dell'analisi storica e geomorfologica e funzionale, il PTCP individua gli elementi specifici degni di tutela (Art. 50 Relazione PTCP).

In merito all'unità di paesaggio n.2 "della Partecipanza" questo tipo di paesaggio interessa la parte sud-occidentale della provincia e ricade pressoché interamente nel comune di Cento, e in minor misura nel comune di Terre del Reno. Esso è presente in altre zone della bassa padana, esattamente in 6 comuni della bassa pianura fra i fiumi Panaro e Sillaro: Nonantola (prov. di Modena), Sant'Agata, S. Giovanni in Persiceto, Pieve di Cento, Villa Fontana (prov. di Bologna), e Cento in provincia di Ferrara.

La relazione generale al Piano Paesistico all'interno della categoria "Zone ed elementi di interesse storico testimoniale" colloca il sistema delle partecipanze agrarie. Si tratta di una forma di ordinamento fondiario di origine tardo-medievale che ha determinato un particolare assetto agrario ed insediativo tuttora presente sui territori interessati, ragion per cui il particolare carattere di infrastrutturazione del territorio riveste ormai carattere documentario.

L'art.23 del PTPR, al punto b, indica le aree interessate dalla "partecipanza" tra le zone che la pianificazione provinciale e comunale debbono disciplinare previa perimetrazione. All'interno del territorio provinciale ferrarese l'area della partecipanza nel centese corrisponde ad una delle "unità di paesaggio individuate", caratterizzanti la configurazione del territorio, e sicuramente anche la più atipica per l'alta densità insediativa in area agricola.

Dal punto di vista percettivo il territorio si configura a metà tra un insediamento urbano di tipo estensivo ed un insediamento rurale di nuovo impianto tipo quello delle più recenti bonifiche. I centri che si impernano sull'orditura infrastrutturale della Partecipanza sono frequenti e modellano la propria configurazione morfologica su di essa: essi si sviluppano perlopiù lungo le strade, confondendosi gradualmente con l'insediamento complessivo.

Questa unità di paesaggio è caratterizzata da una fittissima rete insediativa sparsa, con frequenti agglomerati che raggiungono il rango di centro, ma soprattutto dalla presenza di un agglomerato urbano di medie dimensioni, Cento (unica città murata oltre Ferrara nell'ambito della provincia), con caratteri fisico-insediativi assimilabili a quelli dei vicini territori extra provinciali, bolognesi e modenesi, costituente un polo gravitazionale molto forte.

Rispetto all'unità di paesaggio n.4 "delle Valli del Reno", include al suo interno i territori comunali dell'alto ferrarese da Terre del Reno a Vigarano Mainarda, e si sviluppa sull'alveo e sul paleoalveo del Reno in una sorta di conurbazione storica tipica di questa zona di dosso, da Ferrara a Cento.

L'unità di paesaggio comprende inoltre Poggio Renatico, e porzioni di territorio del comune di Ferrara e del comune di Argenta estendendosi fino al dosso del Primaro e quindi del suo paleoalveo dove, superato Traghetto (ambito in cui il Primaro si interrompe contro i nuovi argini del Reno), termina comprendendo le valli di Campotto.

Questa estesa unità di paesaggio presenta tre situazioni morfologiche insediative diverse che dipendono dalla situazione altimetrica: una zona di più antico insediamento che va dalla dorsale su cui si collocano S. Martino, Montesanto e Gallo fino al Po di Primaro: terre vecchie la cui partizione fondiaria si presenta fitta,

così come determinatasi dai tradizionali di conduzione agricola, con compresenza (in corrispondenza delle zone più basse) di bacini bonificati, cartograficamente identificabili per l'andamento artificiale della infrastrutturazione. La seconda corrisponde al bacino di Poggio Renatico: in gran parte area di bonifica, la partizione dei fondi è più larga, a maglie regolari di chiara natura artificiale.

L'area è molto vasta e complessa, a fronte infatti di una sostanziale omogeneità per quanto riguarda le origini geomorfologiche sussistono oggi delle essenziali differenze tra le zone che insistono su vie di comunicazione importanti, sia i centri posti sulla statale Ferrara-Cento, che sui centri che si collocano a ridosso della statale 16, e invece i vasti bacini agricoli sconnessi dalle vie di transito principali.

Sintesi delle considerazioni in merito al contesto paesaggistico

In considerazione di quanto detto, emerge come il contesto paesaggistico e l'utilizzo del suolo analizzati non abbiano subito dei cambiamenti rispetto a quanto analizzato nello SIA del PD2012 la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con D.M. n.190/17.

CONCLUSIONI

Le invarianze

Definiscono il contesto territoriale ed ambientale all'interno del quale l'infrastruttura autostradale si inserisce, non abbia subito, allo stato attuale, quei «cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato in sede di VIA», all'esito dell'analisi svolta e finalizzata a documentare la permanenza delle condizioni rispetto a quanto riportato in sede di Studio di Impatto Ambientale o gli eventuali cambiamenti intervenuti.

Il Proponente dichiara che per i temi centrali emersi dai pareri espressi dal MATTM (ora MiTE), dal MiBACT (ora MiC) e dalla Regione Emilia-Romagna, e dalle analisi specialistiche svolte in questa sede non è emerso alcun elemento tale da ritenere che nel corso dei 5 anni trascorsi ci siano state modifiche significative al quadro ambientale documentato nello SIA ed assunto alla base del giudizio di compatibilità espresso.

Inoltre, anche la revisione e l'aggiornamento delle condizioni di stato e della disciplina normativa/pianificatoria documentata all'interno della presente relazione non aggiungono elementi tali da considerare modificato in modo sostanziale lo stato dei luoghi interessati dal progetto ovvero delle indicazioni strategiche e/o regolamentari che lo governano.

Per avere contezza delle variazioni territoriali nell'area interessata dal progetto, sono stati prodotti elaborati rappresentativi dello stato dei luoghi da foto aerea (T.03a ÷ T.03.e), dall'analisi dei quali si evince come le aree non presentino mutazioni evidenti.

Quanto appena esposto trova conferma nella "Carta delle invarianze" (T.10) che mostra, appunto, come non si registrino variazioni nelle zone circostanti l'infrastruttura stradale in progetto.

Il confronto, per quanto riguarda l'uso del suolo, è stato svolto fra i dati relativi alla Carta della Copertura del Suolo della Regione Emilia Romagna del 2008 (utilizzati per l'analisi svolta nello SIA) e del 2020 (riportati anche nelle tavole T.09 – "Carta dell'uso del suolo"), affinati poi attraverso l'elaborazione specialistica e la fotointerpretazione del territorio.

La permanenza dei requisiti di compatibilità del DM 190/17

Pianificazione

Il proponente conclude che le modifiche degli strumenti di pianificazione e programmazione analizzati non hanno determinato cambiamenti significativi rispetto al quadro precedentemente documentato. La previsione dell'Autostrada Regionale Cispadana risulta ad oggi inserita a tutti i livelli della pianificazione (regionale, provinciale, comunale).

Il sistema dei vincoli e delle tutele

La ricognizione dello stato dei vincoli non ha evidenziato variazioni di rilievo rispetto al quadro rappresentato nello SIA, l'analisi dell'adeguamento del PTPR al Codice dei beni culturali e del paesaggio relative ai beni paesaggistici non ha evidenziato prescrizioni più restrittive rispetto a quanto già considerato. Anche in tal caso è quindi possibile concludere che le modifiche intercorse non hanno determinato cambiamenti significativi rispetto al quadro precedentemente documentato.

Struttura territoriale ed assetto insediativo

Il proponente evidenzia come il contesto di riferimento circostante l'opera in progetto non abbia subito sostanziali modifiche di consistenza delle aree urbanizzate. Il contesto nel quale si inserisce il progetto è dominato dalla matrice agricola, inframmezzata dal sistema urbano, mentre pochi sono gli elementi naturali, quali ad esempio i corsi d'acqua e la relativa vegetazione ripariale. Nel territorio in esame quindi il sistema agricolo riveste un ruolo importante, per questo motivo, si è ritenuto opportuno fare un confronto tra gli usi del suolo in atto nel periodo di riferimento e la situazione attuale.

L'analisi effettuata ha permesso di concludere che tra l'uso del suolo di riferimento e quello più aggiornato disponibile, non si osservano differenze sostanziali per quanto attiene l'area interessata dal progetto e le zone circostanti.

Stato della qualità dell'aria, nelle province di Reggio Emilia, Modena, Ferrara e Parma

Per gli inquinanti di interesse si osserva una generale **invarianza** dei valori rispetto al 2010, con un leggero **miglioramento** per quanto riguarda il PM_{2,5} e il biossido di azoto.

Clima acustico

rispetto alle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico, l'analisi dello stato approvativo dei Piani di classificazione acustica comunale e la verifica dei contenuti di quelli che hanno subito degli aggiornamenti nel corso degli anni, **non ha evidenziato alcun cambiamento che possa essere ritenuto significativo specialmente se considerato in funzione delle presenze antropiche.**

Qualità delle acque

è emerso che lo stato complessivo della qualità delle acque superficiali risulta pressoché **invariato**, così come quello delle acque sotterranee. Anche le perimetrazioni della pericolosità e del rischio alluvioni non hanno subito variazioni.

Aree di interesse naturalistico

Sulla base delle indagini condotte, il proponente non evidenzia variazioni in numero, ubicazione e confini dei Siti della Rete Natura 2000 attualmente presenti nell'ambito del progetto, rispetto alla situazione di riferimento. Il confronto tra le informazioni più aggiornate disponibili ha consentito di verificare la presenza delle seguenti differenze:

- Ulteriori habitat indicati per la ZPS IT4040016 "Siepi e Canali di Resega – Foresto";
- Assenza di un habitat segnalato in precedenza per la ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico";
- Variazioni di estensione degli habitat presenti nella ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico";
- Ulteriori specie faunistiche per la ZSC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico".

Sulla base delle informazioni disponibili, il proponente ha verificato che le suddette variazioni non risultano tali da modificare le considerazioni precedenti.

Altre aree di particolare interesse naturalistico

L'analisi effettuata ha consentito al proponente di stabilire una **completa coincidenza** tra la situazione attuale e quella di riferimento, **ad esclusione di un'oasi faunistica ricadente nel territorio provinciale di Ferrara**. In merito alla suddetta oasi, non si hanno modifiche della stessa, ma solo dell'ubicazione del progetto rispetto ad essa; questa differenza è una conseguenza di una variante (variante DB) di cui al Decreto Direttoriale N.45434 del 30/04/2021.

Rete Ecologica sia a scala regionale che a scala provinciale

Infine lo studio degli strumenti di pianificazione esistenti ad oggi, ha consentito di verificare l'assenza di variazioni.

Classificazione sismica

I comuni interessati dall'opera risultano appartenere alla stessa classe 3 - a bassa sismicità, considerata precedentemente.

Contesto paesaggistico

non sono stati rilevati cambiamenti rispetto a quanto analizzato nello SIA.

VALUTATO che

- le motivazioni per la proroga richiesta sono condivisibili, stante la necessità avviare la fase di progettazione esecutiva;
- la revisione e l'aggiornamento delle condizioni di stato e della disciplina normativa/pianificatoria documentata all'interno della relazione presentata dal Proponente non aggiungono elementi tali da considerare modificato in modo significativo lo stato dei luoghi interessati dal progetto.
- la Relazione esplicativa per proroga del provvedimento VIA presenta la struttura e i contenuti relativi alla verifica all'attualità degli strumenti di pianificazione, dei vincoli e dei regimi di tutela ambientale, all'analisi del contesto ambientale e paesaggistico con lo stato di aggiornamento delle interferenze del progetto sulle varie componenti ambientali;
- tuttavia la Relazione, in merito alla Valutazione di Incidenza dei siti Natura 2000 interferiti, non contiene un aggiornamento dell'analisi specifica dell'incidenza del progetto alla luce dell'evoluzione dello stato di conservazione di habitat e specie interferiti, sia pure a un livello coerente con la fase progettuale in esame, secondo quanto previsto dalle Linee Guida 2019 per la valutazione di incidenza, posto che esso opera una mera ricognizione dei formulari e dei relativi aggiornamenti, ipotizzando di rinviare detta rivalutazione su scala di maggior dettaglio in fase successive della progettazione, ciò che la Direttiva Habitat e il DPR 357/97 e s.m.i. non consentono;
- alla luce di quanto esposto, le analisi svolte hanno permesso di dimostrare che, all'infuori della tematica biodiversità e, in particolare con riferimento alla Valutazione di Incidenza per i siti della Rete Natura 2000 come da punto precedente, non è scaturito alcun elemento tale da modificare in modo sostanziale il quadro ambientale documentato nello SIA ed assunto alla base del giudizio di compatibilità espresso.

RIBADENDO che risulta necessario che il Proponente proceda nel periodo di proroga ad ottemperare alle prescrizioni previste

Tutto ciò **ACCERTATO E VALUTATO**, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME MOTIVATO PARERE

Che in considerazione di quanto affermato dal Proponente, per determinare la sussistenza delle condizioni per la concessione della proroga di 5 anni del termine di validità del D.M.190 del 25/07/2017 relativo al progetto "Autostrada Regionale Cispadana – Tratto dal casello Reggiolo Rolo, Autostrada A22, alla barriera Ferrara Sud, Autostrada A13" dovrà essere **prodotto un aggiornamento dello studio di incidenza, coerente con lo stadio progettuale dell'opera, a firma di soggetto dotato di specifica professionalità, su cui andrà acquisito il "sentito" degli enti gestori.**

La Presidente f.f.

Avv. Paola Brambilla