

20
20
31/1/13



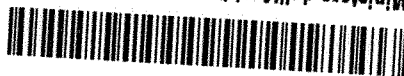
COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

C.A.P 41016 - Piazza 1° Maggio, 26 - Tel. 059/6789111 - Fax 059/6789290

e-mail: affarigenerali@comune.novi.mo.it

Prot. n. 107



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot. DVA-2013-0002543 del 31/01/2013

Novi di Modena 30 gennaio 2013
Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
tramite PEC

OGGETTO: Autostrada regionale Cispadana - Osservazioni

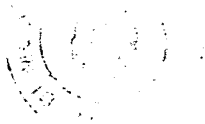
Con riferimento al progetto per la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana, si trasmettono le osservazioni del Comune di Novi di Modena, inserite nel documento unitamente all'Unione Comuni Modenesi Area Nord, approvate dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 4 del 21 gennaio 2013.

Distinti saluti.

IL RESPONSABILE

SERVIZIO AFFARI GENERALI

Cappi Raffaele



ALLEGATI:

- Delibera di Giunta Comunale n. 4 del 21/01/2013
- Procedura di valutazione di impatto ambientale: OSSERVAZIONI



COPIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Nr. 4 del 21/01/2013

Oggetto:

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE SUL PROGETTO DI COSTRUZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA: PRESENTAZIONE OSSERVAZIONI.

L'anno **duemilatredici**, il giorno **ventuno** del mese di **gennaio**, alle ore 21,00 nella residenza comunale, appositamente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, i cui componenti in carica alla data odierna sono i signori:

	Presenti n. 6	Assenti n. 0
1-	TURCI LUISA	Sindaco
2-	MALAGOLA TALO	Vice Sindaco
3-	OLIVETTI GIULIA	Assessore
4-	PALERMO GIANNI	Assessore
5-	ROSSI MARINA	Assessore
6-	ZENONI DARIO	Assessore

Assiste il Segretario Comunale Sig. ORLANDO ANDREA.
Assume la Presidenza la Sig.a TURCI LUISA nella sua qualità di Sindaco, constatata la validità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e pone in trattazione l'argomento di cui all'oggetto indicato.



N. Prop. 61129

N. 4

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE SUL PROGETTO DI
COSTRUZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA: PRESENTAZIONE
OSSERVAZIONI.**

LA GIUNTA COMUNALE

VISTA l'istanza in data 3 ottobre 2012 presentata al Ministero dell'Ambiente dal Concessionario per la realizzazione dell'opera in oggetto per l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA);
VISTA la pubblicazione in data 10 ottobre 2012 del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, sui quotidiani Corriere della Sera, Il Resto del Carlino e Gazzetta di Modena con il quale sono stati fissati i termini per la presentazione delle osservazioni previste dalla vigente normativa;

RITENUTO di presentare le predette osservazioni in modo coordinato con gli altri comuni aderenti all'Unione Comuni Modenesi Area Nord e con il Comune di Novi di Modena, con i quali si è concordato di approvare il medesimo testo (che si allega alla presente deliberazione);

VISTO l'art. 29 del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, concernente "Norme in materia ambientale";
Visto il parere favorevole di regolarità tecnica espresso dal Responsabile Servizio Affari

Generali
Vista la valutazione favorevole di conformità all'ordinamento giuridico espressa dal Segretario Comunale;

Con voti unanimi espressi nei modi e forme di legge

DELIBERA

- 1) di approvare sul progetto di costruzione dell'Autostrada Regionale Cispadana le osservazioni contenute nel documento concordato con gli altri comuni dell'Unione Comuni Modenesi Area Nord e con il Comune di Novi di Modena, documento che si allega alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale;
- 2) di trasmettere le predette osservazioni al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, unitamente ai comuni dell'Unione Area Nord;
- 3) di dichiarare, come dichiarata a voti unanimi, il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, 4° comma del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n.267 al fine del rispetto dei termini per la presentazione delle osservazioni.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 4 del 21/01/2013

Il presente atto viene letto, approvato e sottoscritto

Il Presidente
F.to TURCI LUISA

Il Segretario Comunale
F.to ORLANDO Dott. ANDREA

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, certifica che copia del presente atto è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune in data 25-01-2013 e vi rimarrà affissa per quindici giorni consecutivi.

Il Segretario Comunale
F.to CAPPI Dott. RAFFAELE

Il Presente atto è copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo.

Novi di Modena, _____

Comunicata in elenco ai Capigruppo Consiliari il 25-01-2013

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva in data comma, del D.L.vo 18/08/2000, n.267

Il Segretario Comunale
F.to

Ratificata con atto n. _____ del _____

E copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Novi di Modena, _____

GENNAIO 2013

TEMATICHE RILEVANTI EMERSE IN SEDE DI CONFERENZA
PRELIMINARE DEI SERVIZI, PROPEDEUTICHE ALLA
APPROVAZIONE DA PARTE DEI COMUNI INTERESSATI DEL
PROGETTO DEFINITIVO DELL'AUTOSTRADA CISPADANA

OSSERVAZIONI



PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE
DELLA AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

UNIONE COMUNI MODENESI AREA NORD
COMUNE DI NOVI DI MODENA

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE II SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: Regione Emilia-Romagna, Autostrada Regionale Cispadana
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale

I SOTTOSCRITTI

- Comune di Camposanto (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Antonella Baldini
- Comune di Cavezzo (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Stefano Draghetti
- Comune di Corcordia sulla Secchia (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Carlo Marchini
- Comune di Finale Emilia (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Fernando Ferioli
- Comune di Medolla (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Filippo Molinari
- Comune di Mirandola (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Maino Benatti
- Comune di San Felice sul Panaro (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Alberto Sivestri
- Comune di San Possidonio (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Rudi Accorsi
- Comune di San Prospero (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Mario Ferrari
- Comune di Novi di Modena (MO), nella persona del sindaco pro-tempore Luisa Turci

VISTI

- L'istanza in data 3 ottobre 2012 presentata al Ministero dell'Ambiente dal Concessionario per la realizzazione dell'opera in oggetto per l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA)
- La pubblicazione data 10 ottobre 2012 del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, sui quotidiani Corriere della Sera, Il Resto del Carlino e Gazzetta di Modena

PRESENTANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale"

PREMESSA

I contenuti della presente osservazione discendono da quanto espresso dalle Amministrazioni comunali osservanti in sede di conferenza preliminare dell'Autostrada Regionale Cispdana, nei numerosi incontri svolti con gli uffici della Direzione Regionale Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e con il Concessionario dell'opera e negli appositi tavoli di concertazione regionale, tenuti collateralmente alla citata Conferenza di Servizi preliminari.

Come già espresso in sede di Conferenza preliminare, le Amministrazioni comunali sottolineano che la realizzazione di questa infrastruttura è concordemente ritenuta importante per lo sviluppo della accessibilità alle comunità ed alle economie locali, ad un livello che trascende i confini comunali.

Le Amministrazioni, nella consapevolezza dei conflitti di carattere territoriale e ambientale connessi alla realizzazione dell'opera, si sono adoperate - sin dalle fasi propedeutiche all'avvio del procedimento per la realizzazione dell'Autostrada Cispdana - per la risoluzione di tali conflitti, aspetto che ritengono imprescindibile per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

Le osservazioni che seguono ribadiscono gli aspetti non ancora risolti, che si chiede di affrontare e portare ad una soluzione condivisa che sia la più opportuna per il successo dell'iniziativa.

OSSERVAZIONE N.1**PROGRAMMA DI GESTIONE E MANUTENZIONE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE TALE DA ASSICURARNE LA COSTANTE FUNZIONALITÀ**

In sede di Conferenza dei servizi preliminare sul progetto preliminare dell'infrastruttura in oggetto, è stata avanzata la proposta di prendere in gestione e di curare il verde in tutte le aree al di fuori delle recinzioni autostradali da parte dell'Amministrazione comunale competente per territorio, con interventi economicamente a carico della Società autostradale, in quanto la messa a dimora e la gestione delle aree da sistemare a verde di mitigazione e/o di sistemazione paesaggistica avverrà sia su aree acquisite dal Concessionario, sia su aree pubbliche o private al di fuori di tale perimetro.

Il tema della gestione di tali aree è rilevante, e deve essere oggetto di una specifica definizione, in sede di progetto definitivo, di strumenti (linee-guida per la progettazione e per l'esecuzione delle opere; convenzioni-tipo tra A.C., Concessionario e proprietari, per la gestione; modalità di utilizzo di risorse pubbliche e private) utili a dare concretezza ed efficacia a questo obiettivo.

Nella "Relazione di otemperanza" (elaborato 0003_PD_0_000_00000_0_GE_RG_02_A) si legge che le opere interne alla recinzione saranno a carico del concessionario; le aree esterne alla recinzione autostradale, ove operare la realizzazione delle dotazioni mitigative, potranno essere acquisite dal Concessionario o attraverso l'istituto dell'esperto oppure, eventualmente, attraverso altre forme, che dovranno necessariamente prevedersi in una successiva fase progettuale, quali: la stipula di accordi, convenzioni, ecc... tra i soggetti interessati.

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO IN MODO NON ESAUSTIVO E SI CHIEDE PERTANTO** che venga approfondito secondo quanto richiesto in sede di conferenza preliminare, in quanto la mancata chiarezza su tale punto può generare effetti negativi sulle possibilità di corretta manutenzione futura delle opere realizzate.

Le previsioni di poli estrattivi inserite nel progetto preliminare non sono congruenti con le previsioni del PIAE vigente della Provincia di Modena, approvato nell'aprile 2009. In particolare, l'indicazione del polo estrattivo per 650.000 mc. a sud di Ponte San Pellegrino in Comune di San Felice sul Panaro non è congruente con il PIAE provinciale cui il Comune di San Felice sta adeguando il proprio PAF. Lo stesso dicasi per il PAF del comune di Mirandola.

OSSESSAZIONE N. 3 POLI ESTRATTIVI

SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGA RIDEFINITA LA TEMPISTA PREVISTA, fissando nuovi tempi per il completamento di tutte le opere a verde che non interagiscono direttamente con la costruzione dell'autostrada, in modo tale che, all'avvio dell'esercizio, le opere di rimboschimento possano essere considerate "stabili" (p.e. per attecchimento, altezze, dimensioni delle chiome, ecc.) e siano in grado di svolgere la funzione di mitigazione ambientale per la quale sono progettate.

ni a verde già strutturate, in modo da svolgere sin dall'inizio la propria funzione. eliminare aveva come obiettivo quello di avere – all'avvio dell'esercizio – un insieme di mitigazione prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, in quanto il parere espresso in conferenza pre-inoltre non accettabile la previsione che tali opere possano essere terminate fino a tre mesi nel cronoprogramma e SI CHIEDE PERTANTO DI CHIAIRIRE L'INCONGRUENZA, e si ritiene delle opere di mitigazione ambientale ma non quella del cronoprogramma (39° mese) riportata Si ritiene congrua l'indicazione riportata nella Relazione di ottemperanza (12° mese) per l'inizio 3° anno per essere completati tre mesi prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada. invece, nel cronoprogramma (elaborato 0014_PD_0_000_0000_0_GE_CR_01_A) gli interventi di mitigazione ambientale sono indicati tra il 29° e il 41° mese, quindi a partire dal 3° mese del dell'autostrada.

TO, in quanto nella citata "Relazione di ottemperanza" si legge che per quanto riguarda gli interventi di rimboschimento, non strettamente connessi al sedime autostradale ed alle piste di servizio, questi potranno essere programmati già nelle fasi iniziali (dopo il termine dei primi 12 mesi) di realizzazione dell'infrastruttura autostradale, così da avviare in modo tempestivo la nuova sistemazione, con congrui tempi di crescita delle nuove essenze, utili a garantire un esito pienamente percepibile ed ecologicamente efficace a partire dall'entrata in esercizio dell'autostrada.

La riforestazione e la conseguente mitigazione devono precedere la perdita di naturalità/biodiversità del territorio, con conseguente abbassamento dell'impatto in fase di cantiere/Al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, per le quali è inevitabile si determini un impatto paesaggistico e ambientale con perdita di naturalità nell'intero periodo di cantiere/Al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, per le quali è inevitabile si determini un impatto paesaggistico e ambientale con perdita di naturalità nell'intero periodo di cantiere/Al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, per le quali è inevitabile si determini un impatto paesaggistico e ambientale con perdita di naturalità nell'intero periodo di cantiere/

OSSESSAZIONE N. 2 NECESSITÀ DI INTERVENIRE NEI TERRENI DESTINATI AL RIMBOSCHIMENTO PRIMA DELL'INIZIO DELLA COSTRUZIONE DELL'AUTOSTRADA

Piani Infraregionali delle Attività Estrattive delle province coinvolte e di quelle limitrofe (Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna) al fine di valutare la coerenza delle cave estrattive pianificate con i fabbisogni di materiali inerti necessari alla realizzazione dell'infrastruttura.

Nella stessa relazione si precisa inoltre che la possibilità di prevedere poli estrattivi in prossimità al tracciato di progetto, se non addirittura contigui, come auspicato sia dallo Studio di Fattibilità del 2006, che nel successivo livello preliminare della progettazione del 2008 e successive revisioni, ed al contempo l'implementazione delle previsioni estrattive nei poli già pianificati in prossimità della nuova infrastruttura (ad es. attraverso l'incremento dei quantitativi attualmente autorizzati), potrebbe prefigurare uno scenario progettuale di riferimento ulteriormente ottimizzato, in termini ambientali ed operativi, rispetto a quello sviluppato nell'ambito del Progetto Definitivo e sebbene valutato sostenibile in sede di Studio di Impatto Ambientale, garantendo altresì un considerevole potenziamento delle superfici rinaturalizzate, ad integrazione e completamento delle opere di mitigazione ecosistemica attualmente previste (vedasi anche elaborato PD_0_000_0000_01A_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.");

In proposito **SI RITIENE NECESSARIO APPROFONDIRE** la soluzione di reperire nuovi poli estrattivi *in prossimità del tracciato di progetto* in quanto si tratta di un territorio interessato da colture economicamente importanti e **SI CHIEDE CHE VANGANO ESPLORATE SOLUZIONI ALTERNATIVE**, quali ad esempio l'escavazione nelle aree golenali di Secchia e Panaro, facilmente raggiungibili, tra l'altro, attraverso la viabilità di cantiere senza interessare la viabilità ordinaria (si veda l'osservazione successiva).

OSSERVAZIONE N. 4 VIABILITÀ DI CANTIERE

In sede di conferenza preliminare è stata richiesta una valutazione della sostenibilità della viabilità di cantiere con indicazione degli interventi eventualmente necessari, sottolineando la forte determinazione da parte dei Comuni a richiedere come condizione per l'assenso al progetto definitivo che sia effettuata la scelta (da dimostrare attraverso idonei elaborati tecnici) in base alla quale **nessun centro abitato** sarà interdetto da traffico pesante di attraversamento provvisorio e diretto ai cantieri e alle cave. In ogni caso dovranno essere previsti interventi di ripristino e manutenzione della viabilità ordinaria che dovesse risultare danneggiata dal passaggio degli automezzi di cantiere e simili.

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO IN MODO NON ADEGUATO**, in quanto la viabilità di cantiere – in alcuni tratti – attraversa i centri abitati di Modena, Concordia, Mirandola, Medolla, Rivarà, Massa Finalese, Finale Emilia, come dimostrano gli elaborati grafici n. 3531, 3532 e 3533. In particolare, dopo gli eventi sismici del maggio 2012, alcuni tratti di queste viabilità non sono assolutamente in grado di sostenere un traffico pesante aggiuntivo: si vedano ad esempio il ponte sul fiume Secchia e l'ingresso a Concordia dove la viabilità è limitrofa ad edifici gravemente lesionati e il ponte stesso non è in grado di sopportare carichi aggiuntivi. A questo proposito **SI CHIEDE** la realizzazione anticipata del tratto della c.d. tangenziale di Concordia in attraversamento del Secchia, da utilizzare (anche in modo esclusivo) come viabilità di cantiere e **SI COMUNICA CHE** il comune di Concordia non potrà in nessun modo autorizzare l'attraversamento del centro abitato e il passaggio sul ponte – stante l'attuale situazione – da parte di mezzi pesanti. **SI OSSERVA INOLTRE** che, nel caso degli abitati di Medolla e Mirandola la cartografia di base non è aggiornata in quanto mancante della Variante alla SS12 che consente di evitare l'attraversamento di Medolla.

che annulla una delle caratteristiche tipiche di questi paesaggi rappresentata dalle visuali lontane come un manufatto di mole notevole, che realizza una forte frattura, e costituisce una barriera facilita un corretto inserimento paesaggistico dell'infrastruttura: l'autostrada si pone sin dall'inizio inoltre, la quota del piano autostradale, sempre molto alta rispetto al piano di campagna, non sagittistiche dell'infrastruttura nei diversi contesti.

zione progettare interventi ad hoc che realizzino un nuovo, corretto sistema di relazioni paesaggiate dalle siepi, il paesaggio fluviale del Secchia, ecc., e sulla base di questa lettura e interpretazione di San Felice sul Panaro, il paesaggio dei canali di irrigazione, il paesaggio di Novi se- frutteti di diversi paesaggi locali che caratterizzano l'area attraversata dall'autostrada: il paesaggio genericamente riferimento ad un "paesaggio della pianura padana", ma è necessario individuare in quella sede si segnalava inoltre che alla base di tale progetto di paesaggio non si può fare esempio attraverso l'utilizzazione diffusa a questo scopo dei relinqui agricoli).

zione come occasione per sottolineare e valorizzare l'ordine del paesaggio interferito (ad contesto paesaggistico e territoriale. Al contrario, tali opere devono essere progettate e dimensionate della infrastruttura, attraverso fasce pressoché lineari che ne esaltano l'estranietà rispetto al inoltre, il disegno delle opere di mitigazione a verde non deve accentuare il carattere di "lineari- compensare in base a valutazioni specifiche.

della infrastruttura determinano infatti effetti certamente più complessi e più vasti, da mitigare e porzione di territorio sottoposta dalla parte pavimentata dell'autostrada. Gli impatti di varia natura stradale di progetto", in quanto si ritiene non accettabile il criterio di compensazione della sola destinata ad interventi di mitigazione e almeno pari alla superficie pavimentata del corpo auto- plesivo, non si condivide l'affermazione in base alla quale "la superficie calcolata per le aree le" e "opere di compensazione ambientale", sottolineando inoltre che, in termini di bilancio com- sezione e adeguati approfondimenti riguardo ai temi "opere di mitigazione ambientale

In sede di conferenza preliminare è stato richiesto che il progetto definitivo dedichi una specifica

ZIONE

OSSERVAZIONE N. 6 OPERE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE E DI RIFORRESTAZIONE

fornitrici di latte per la produzione del Parmigiano Reggiano.

l'impossibilità a garantire i protocolli di qualità dell'ambiente di vita del bestiame per le aziende **ECONOMICA E PRODUTTIVA** derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura, quali ad esempio **SI CHIEDE CHE VENGA VALUTATI GLI IMPATTI INDIRETTI DI NATURA SOCIO-**

e regionale in materia di espropri per opere di pubblica utilità.

cioè che il tema sarebbe stato affrontato rispetto a quanto previsto dalla legislazione nazionale **SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO AFFRONTATO**, in quanto, nella "Re-

In sede di conferenza preliminare è stato richiesto che nella determinazione delle indennità di esproprio vengano valutati dei maggiori costi a carico delle aziende agricole interefrite, generati dall'effetto di cesura indotto dalla realizzazione del tracciato autostradale in progetto.

AZIENDE AGRICOLE INTERFERITE

OSSERVAZIONE N. 5

ABITATI.

SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGA RIVISTA LA PLANIFICAZIONE DELLA VIABILITÀ DI CANTIERE ESCLUDENDO COMPLETAMENTE IL PASSAGGIO ATTRAVERSO CENTRI

normali opere.

passaggio degli automezzi di servizio ai cantieri, impatti che non sembrano mitigabili con le atmosferico e di sicurezza per la circolazione (in particolare ciclabile e pedonale) generati dal inoltre non risultano valutazioni approfondite degli impatti in termini di inquinamento acustico,

- ▶ non sono state valutate le richieste espresse in conferenza preliminare relativamente ad opere di mitigazione a sud dell'autostrada per gli insediamenti di via Camurana a Medolla (cfr All. 1)
- ▶ non sono state valutate le richieste espresse in conferenza preliminare relativamente ad opere di mitigazione a sud dell'autostrada per gli insediamenti di via Villa Gardè in comune di San Felice sul Panaro né per l'azienda agricola a nord, nella stessa località (cfr All. 1) che meritano sia un approfondimento particolare considerata la prossimità dell'abitato al tracciato autostradale, sia la previsione di cortine arboreo/arbustive più significative ed articolate di quanto non previsto negli elaborati di progetto
- ▶ non è stato valutato il tema delle mitigazioni alla parte nord dell'abitato di San Possidonio (estensione del Parco di Concordia, cfr All. 1)
- ▶ non è stato valutato il tema dell'impatto del tratto stradale di raccordo con la tangenziale nord, in comune di San Felice sul Panaro, nei confronti del nuovo polo scolastico, la cui mi-

IN PARTICOLARE SI OSSERVA CHE

dell'infrastruttura, di forte impatto percettivo sul territorio. Gli interventi
mente a quanto richiesto di prevedere interventi per mitigare il carattere lineare
impianto tendente ad accentuare il carattere di linearità della struttura autostradale, contraria-
SI OSSERVA CHE SI PREVEDONO IN PREVALENZA FILARI, vale a dire una tipologia di

Tipologia P7 - Filare arboreo di ombreggiamento.
Tipologia P6 - Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione delle viabilità storiche;
Tipologia P5 - Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione dei canali storici;
Tipologia P4 - Rampicanti (per le barriere fonosorbenti);
Tipologia P3 - Interventi di tipo ornamentale (per le barriere fonosorbenti);
Tipologia P2 - Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura;
Tipologia P1 - Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura;

nello specifico, sono previste le seguenti azioni:
Relativamente agli interventi di mitigazione ambientale per il paesaggio ed il patrimonio storico-
culturale, nella "Relazione Generale sulle opere di mitigazione" si legge: "Per quanto riguarda
Osservanti (si veda Allegato 1).

titolo esemplificativo, tendevano ad indicare la tipologia di mitigazioni necessarie a parere degli
realizzati generalmente lungo l'asse autostradale. Né sono stati accolti i suggerimenti che, a
dell'infrastruttura (estranea alla trama del paesaggio attraversato) ribadendo invece interventi
ZIALMENTE, in quanto non è stato risolto l'aspetto di mitigazione della "linearità"
in proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO E RISOLTO SOLO PAR-**

infrastruttura.
definire attraverso il progetto definitivo un nuovo paesaggio entro il quale si collochi la nuova
In conclusione, prima che di "compensazioni" è opportuno parlare di "integrazione" dell'opera e
(verde) che le unifica.

Questa campagna è fatta di segni lineari molto forti, la cui ordinata si è consolidata nei secoli, e
cate, ma differenziarsi ispirandosi ai segni del territorio che attraversano.
gono (le opere d'arte) non dovrebbero essere tutte uguali, indifferenti al luogo in cui sono collo-
a sé stante, ma appartenere al paesaggio come le altre componenti. Le parti che la compon-
poste di mitigazione / inserimento lungo l'autostrada. L'autostrada non deve essere un oggetto
Il paesaggio contemporaneo è fortemente antropizzato e come tale va re-interpretato nelle pro-
punto di vista del mix delle specie ad un bosco pianiziale che non esiste più da tempi remoti.

tutto da generiche macchie di alberature e cespugli che si richiamano percettivamente e dal
tante il disegno paesaggistico dell'intorno della nuova infrastruttura, che non deve essere costi-
delle chiese, complessi rurali, filari e gruppi di alberature. Diventa quindi particolarmente impor-
ne, dalla possibilità di vedere e riconoscere anche a grande distanza segni quali i campanili

figazione dovrà essere affrontata in modo da proteggere le strutture scolastiche, possibilmente in posizione prossima alle stesse, piuttosto che all'infrastruttura autostradale.

Per quanto riguarda le opere di compensazione il progetto definitivo definisce "compensazioni agro-ambientali", ambiti in cui collocare fasce tampone (formazioni vegetali interposte fra le coltivazioni e i corsi d'acqua) per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da nitrati di origine agricola. Pur condividendo l'obiettivo, si ritiene che il problema non sia risolvibile attraverso interventi che – così come sono rappresentati negli elaborati – appaiono di difficile attuazione in quanto di forte impatto sulle tecniche di coltivazione, sono effettuati su aree private (delle quali non è chiaro il regime proprietario futuro) e rischiano di essere distrutti in quanto di intralcio alla coltivazione.

SI OSSERVA PERTANTO CHE SI RITIENE NON COMPLETAMENTE RISOLTO IL TEMA DELLE OPERE DI COMPENSAZIONE.

Sono inoltre considerati tra le opere di compensazione anche i progetti legati ad alcuni ambiti territoriali specifici (*progetti obiettivi*), che "riguardano specifici aree o ambiti caratterizzati da una relazione diretta con l'infrastruttura in quanto punti di permeabilità, anche percettiva, fra autostrada e territorio."

RIGUARDO A TALI PROGETTI SI OSSERVA:

► Progetto: implementazione delle reti di itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturali-stici, paesaggistici, storici e culturali del territorio: si tratta di un progetto che riguarda sostanzialmente la fruizione turistica del territorio; **MANCA UNA PROPOSTA DI INTEGRAZIONE DELLE RETI DI PERCORSI CICLABILI ALLA COMPONENTE DI MOBILITÀ LEN-TA QUOTIDIANA** per i percorsi casa-lavoro, casa-scuola, ecc.;

► Progetto: relazioni fra l'infrastruttura e l'offerta identitaria e agroalimentare del territorio novese nei pressi del Caserificio Razionale Novese: **NON NE È CHIARA LA GESTIONE FUTURA;**

► Progetto: Parco intercomunale di "Concordia - San Possidonio": **IL PARCO SI SVILUPPA SOLO IN COMUNE DI CONCORDIA, SONO ASSENTI INTERVENTI IN COMUNE DI SAN POSSIDONIO.**

A questo proposito il Comune di San Possidonio aveva avanzato la richiesta di interventi di mitigazione con imboschimento/riforestazione sul lato sud dell'autostrada, a protezione dell'abitato e in particolare delle aree di sviluppo a nord-est (dove sono previsti un polo scolastico e un polo sportivo), la cui attuazione è oggi accelerata dalle necessità conseguenti ai recenti eventi sismici. **SI OSSERVA CHE TALI INTERVENTI NON SONO PREVISTI** (si veda Allegato 1, esempio n. 3)

► Progetto: inserimento paesaggistico, promozione e fruizione del territorio presso le aree di servizio di Mirandola e Poggio Renatico: l'intervento nell'autostazione di Mirandola è realizzato e ceduto (non è chiarito a quale soggetto) lasciando gli oneri della gestione – ma anche quelli dell'avviamento delle attività – al soggetto proprietario.

A PROPOSITO DELL'AUTOSTAZIONE DI MIRANDOLA SI OSSERVA CHE IL COMUNE HA RICHIESTO IL SUO SPOSTAMENTO A SUD, in aree prossime agli insediamenti produttivi esistenti, allo scopo di mitigare gli impatti delle costruzioni sul territorio agricolo e favorire lo sviluppo delle attività complementari all'autostazione. **SI OSSERVA CHE L'ALTERNATIVA NON È STATA ESAMINATA** né sono stati valutati gli impatti comparando gli effetti delle due ipotesi localizzative (si veda Allegato 1, esempio, 4).

Nella "Relazione di otemperanza si legge: "(...). A tal fine è stato effettuato un **soprailluogo con l'ausilio di un elicottero** che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota (...). Inoltre sono stati ulteriori sopralluoghi in situ finalizzati alla realizzazione di una campagna fotografica da terra presso i luoghi direttamente interessati dalle opere di progetto,

Nell'ambito del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale dovranno essere realizzate - in particolare - in tutte le situazioni significative per la fruizione pubblica, sia da percorsi e luoghi di sosta presso centri e località abitati, sia da percorsi quotidiani rilevati come significativi - simulazioni visive di inserimento dell'opera ad altezza d'uomo e non solo attraverso viste aeree e dall'alto; tali simulazioni devono infatti consentire, nelle numerose situazioni suddette, di valutare correttamente gli effetti dell'opera in termini di reale percezione del paesaggio da parte dei cittadini.

OSSERVAZIONE N. 8 SIMULAZIONI VISIVE

TENDENTI A RIDURRE IN MODO SIGNIFICATIVO L'ALTEZZA DEL RILEVATO. SI CHIEDE PERTANTO DI EFFETTUARE ULTERIORI APPROFONDIMENTI DEL PROGETTI

degli osservanti, portare a riduzioni più significative delle altezze. cata in sede preliminare come motivo dell'altezza del rilevato stesso) avrebbe potuto, a parere sistema di raccolta delle acque con eliminazione del collettore posto all'interno del rilevato (indiriposta alle richieste avanzate in sede di conferenza preliminare. Inoltre, la variazione del sist tratta di riduzioni dell'ordine di 30-40 cm. (vedi Allegato 2) che appaiono poco significative come getto definitivo) (serie di elaborati 0921_PD_0_000_0CS00_0_SD_F5) si può rilevare che si Dall'esame degli elaborati relativi ai profili longitudinali con raffronto progetto preliminare e pro- tracciato si è provveduto alla riduzione delle quote altimetriche del tracciato.

della livellata riguarda solo gli attraversamenti dei corsi d'acqua, mentre nella generalità del In un incontro con gli uffici regionali e il concessionario è stato invece precisato che l'aumento pista a piano campagna per evitare allagamenti.

to l'inserimento di piste di manutenzione passanti al di sotto dell'impalcato, mantenendo però la aumento delle luci. Un particolare vincolo altimetrico posto dai Consorzi di Bonifica ha riguarda- rispetto al preliminare ed in parte a causa dell'incremento delle altezze degli impalcati legato all' **necessario innalzare localmente la livellata**, in parte a causa dei maggiori franchi idraulici gestori dei corsi d'acqua (Consorzi di Bonifica e Servizi Tecnici di Bacino) **in molti casi è stato** Nella Relazione generale si dice: "A seguito delle prescrizioni di natura idraulica fatte dagli enti

cm dal piano di campagna per il mantenimento della continuità percettiva nel territorio.
Si chiede di prevedere lunghi tratti del tracciato autostradale in cui il rilevato non superi i 50-60

IL MANTENIMENTO DEGLI ATTUALI CORRIDOI ECOLOGICI BILITÀ TERRITORIALE NECESSARIA SIA PER ACCESSO E TRANSITO SIA PER SOLUZIONI PLANALTIMETRICHE CHE NON COMPROMETTANO LA PERMEA- RIDUZIONE DELL'EFFETTO BARRIERA (TERRITORIO DI NOVI); RICERCA DI

Al fine del corretto inserimento delle opere nel paesaggio e per effettuare valutazioni sulla fun- zionalità e l'efficacia del sistema di relazioni territoriali nello scenario di progetto, dovrà essere oggetto di particolare cura e di valutazioni approfondite la progettazione dell'assetto piano- altimetrico delle infrastrutture, in particolare per quanto riguarda i manufatti del viadotto e degli attraversamenti in sovrappasso, avendo cura di minimizzare l'ingombro e l'interclusione di terri- torio e di salvaguardare il più possibile il tracciato originario.

ASSETTO PLANALTIMETRICO DELL'INFRASTRUTTURA OSSERVAZIONE N. 7

- nonché ottenere una ricognizione di area vasta, anche al fine di verificare il bacino di intervisibilità dell'autostrada rispetto al territorio aperto".
- Il tema è trattato nelle tavole 3754_PD_0_000_0MA00_0_MA_CY da 1 a 7 "Documentazione fotografica" - nelle quali, peraltro, a foto ad altezza d'uomo dello stato di fatto corrispondono fotoinsegni visti dall'alto - e nell'elaborato "Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione agro-ambientale". In questo elaborato, le simulazioni relative al territorio di interesse sono 14, le unità ad altezza d'uomo sono 6 e riguardano tutte, ad esclusione di una, immagini di ponti
- ▶ Ponte sul Collettore Acque basse reggiane;
 - ▶ Ponte sul cavo Lama
 - ▶ Ponte sul fiume Secchia
 - ▶ Area di servizio Mirandola e progetto "Porte sul territorio"
 - ▶ Scatolare sul cavo Bruino
 - ▶ Scatolare sul cavo Pavignane
- SI OSSERVA CHE MANCANO COMPLETAMENTE LE RICHIESTE SIMULAZIONI AD ALTEZZA D'UOMO** che mostrino il rapporto con gli abitati.
- Mancano inoltre le viste 5A e 5B (Caseificio Novi) indicate in planimetria. Anche nella "Relazione paesaggistica (voll. 1 e 2) e nelle tavole della "Carta della intervisibilità dell'opera" sono presentate numerose immagini del territorio riprese da punti significativi ma mancano i relativi fotoinsegni, se si escludono le simulazioni di inserimento delle aree operative (fase di cantiere) che non rispondono alla richiesta e la ripetizione di fotoinsegni di ponti presenti anche nell'elaborato "Simulazioni fotografiche".
- A titolo di esempio, **SI OSSERVA CHE SI RITIENE NECESSARIO EFFETTUARE AD ALTEZZA D'UOMO E A DISTANZA RAVVICINATA LE SEGUENTI SIMULAZIONI:**
- ▶ Comune di Novi: Canale Resega e SIC
 - ▶ Concordia: Ponte sulla Secchia (quella presente è relativa alla strada alzata dell'argine Secchia ed è, a parere degli osservanti, di modesto interesse)
 - ▶ Casello di Concordia – San Possidonio – Mirandola, visto da sud (San Possidonio)
 - ▶ Comune di San Possidonio: cavalcavia strada per Mirandola, rapporto con l'abitato
 - ▶ Attraversamento San Giacomo Roncole - Via della Posta
 - ▶ Comune di Medolla: attraversamento di via Imperiale e rapporto con l'abitato
 - ▶ Comune di San Felice sul Panaro: abitato di Villa Gardè
- e, in generale, immagini dell'opera vista dalla viabilità e dagli insediamenti più vicini all'opera stessa.
- Si ribadiscono in questa sede i criteri di scelta dei punti di osservazione:
- ▶ accessibilità del punto di vista
 - ▶ relazioni del punto di vista con i principali caratteri percettivi dell'esistente
 - ▶ "naturalità" della ripresa
 - ▶ carattere "pedonale" della percezione
- nonché i descrittori sintetici delle relazioni percettive tra progetto e paesaggio in base ai quali si chiede venga effettuata la valutazione:
- ▶ Preminenza/dominanza visuale
 - ▶ Posizione spaziale
 - ▶ Scala del progetto
 - ▶ Forma: configurazione e profilo del progetto
 - ▶ Colore: qualità di riflessione della luce sulla superficie

CHE LE DATE SCELTE NON APPAIONO SIGNIFICATIVE in quanto i rilievi sono stati effettuati. Nonostante nel seguito dello studio si parli di correttivi e confronti con altre date, **SI OSSERVA** 2011, ed hanno interessato 15 postazioni di rilevamento.

studio, hanno avuto luogo nel periodo compreso tra **giovedì 21 Luglio e lunedì 1 Agosto** censimento dei volumi di traffico veicolare, in corrispondenza delle diverse sezioni oggetto di autostadali (A22 e A13) sono stati utilizzati dati forniti dai gestori: tutte le attività correlate all'ordinaria dati regionali e provinciali e sono stati effettuati specifici rilievi, mentre per la viabilità **SI OSSERVA** inoltre che per l'analisi della mobilità attuale sono stati utilizzati per la viabilità

APPROFONDIRLA LA DEFINIZIONE DEGLI SCENARI DI RIFERIMENTO.
 valori del flussi equivalenti a quelli degli anni 1995-2010: **SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGA** ta del traffico: in quello più "spinto" (scenario Alto) occorrerebbero circa 20 anni per arrivare a **SI OSSERVA CHE ENTRAMBI GLI SCENARI SONO MOLTO MODERATI** rispetto alla crescita-

ritorno a valori equivalenti a quelli del trend attuale dopo il 2030.
 ► Scenario Alto, che ipotizza una moderata crescita nei prossimi anni prevedendo quindi un rispetto a quelli prevedibili seguendo il trend registrato negli anni 1995-2010.
 del 2013 e per una ripresa più lenta negli anni 2014-2016 che porta il traffico a livelli inferiori
 ► Scenario Basso, che si caratterizza per un calo della domanda nel 2012 e nella prima metà definisce due scenari di riferimento:

Nel quadro dello Studio di Impatto Ambientale è stato redatto un nuovo studio di traffico che quello del progetto definitivo dell'infrastruttura.

alla presentazione di uno studio che raggiunga un livello di approfondimento commisurato a quest'ultima che non è stata indagata dallo studio citato. Si rimanda pertanto tale valutazione parte del traffico lungo la direttrice San Prospero – Medolla – Mirandola" (SS 12), direttrice vede "diminuire i traffici nella tratta Rovereto – San Possidonio a causa dello spostamento di dro degli scenari assunti per la previsione dei traffici da sud, laddove si afferma che la SP11 capacità della rete di sostenere i futuri flussi. A titolo di esempio appare da approfondire il qua- Sulla base di questo studio non appare comunque possibile una valutazione esaustiva della Vallalta; stabili i flussi sulla SP11 (da 7.000 a 6.700 veicoli giornalieri totali). e Finale Emilia, sulla tratta della SP5 tra Cavezzo e San Possidonio e sulla SP7 direzione per sono previste riduzioni significative sulle tratte della SP468 tra San Felice e Massa e tra Massa veicoli totali), e nel tratto della SP468 Medolla – San Felice (da 5.300 a 7.400 veicoli), mentre subirebbe incrementi rilevanti nel tratto della SP8 Concordia – Mirandola (da 11.300 a 14.300 e di traffico del 2015, 2025 e 2035, con e senza Cispadana. In base a tali dati il traffico totale fornisce una serie di dati di simulazioni dei flussi di traffico sulla rete negli scenari infrastrutturali. L'elaborato presentato nell'aprile 2011 "Analisi di traffico – Impatto sulla viabilità extrapiana" flussi delle strade provinciali (SP5 – SP7 – SP8 – SP11 – SP468).

Nel corso della Conferenza preliminare dei servizi è stata richiesta un'analisi di dettaglio degli

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI SULLA VIABILITÀ DI ADDUZIONE OSSERVAZIONE N. 9

DI PROGETTO PRELIMINARE
RIMENTO DELL'OPERA, ADOTTANDO I CRITERI E I PUNTI DI VISTA INDICATI IN SEDE
SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGANO EFFETTUATE ULTERIORI SIMULAZIONI DI INSE-

- Orientamento
- Identità architettonica del progetto in rapporto al luogo
- Ostruzione visuale
- esaggio circostante
- Tessiture e dettagli: tessitura delle superfici in rapporto a quella dell'immagine del pa-

ti in un periodo notoriamente "atipico" per il traffico in quanto a scuole chiuse e coincidente con le vacanze estive.

Poiché tali rilievi sono utilizzati per la taratura del modello di simulazione del traffico, **SI CHIEDE CHE VANGANO EFFETTUATI NUOVI RILIEVI DI CONTROLLO IN PERIODI MAGGIOR-MENTE SIGNIFICATIVI.**

Rispetto alla richiesta avanzata di un'analisi di dettaglio degli impatti ambientali e di traffico sulle vie di adduzione all'autostrada, con particolare riferimento ai flussi delle strade provinciali (SP5 - SP7 - SP8 - SP11 - SP468), **SI OSSERVA** che:

- ▶ San Possidonio non è nemmeno indicato sulla cartografia di inquadramento relativa e, di conseguenza, **non è stato esaminato il traffico sulla Sp 11**
 - ▶ SP 5: una postazione tra Camposanto e Cavezzo e una a nord di Concordia, in Lombardia), **poco significativa per l'area in oggetto**
 - ▶ SP 7: una postazione a nord-est di Mirandola, **poco significativa per l'area in oggetto**
 - ▶ SP 8: una postazione tra Novi e Concordia, una nei pressi di Massa Finalese
 - ▶ SP 468: una postazione a sud di Cavezzo, **poco significativa per l'area in oggetto**
- inoltre
- ▶ Sulla SS 12 c'è solo una postazione a nord di Mirandola, poco significativa per l'area in oggetto.

Poiché tali rilievi sono stati utilizzati per la taratura del modello di traffico nello stato attuale, **SI RITIENE INDISPENSABILE UNA CONOSCENZA PIÙ APPROFONDATA DEGLI ATTUALI FLUSSI DI TRAFFICO SULLA VIABILITÀ GIÀ INDICATA IN SEDE DI PROGETTO PRELIMINARE**, in modo che il confronto con le previsioni future possa essere effettuato su basi certe.

Le strade **più trafficate** risultano la SS12 in Provincia di Modena a **Sud di Medolla**, la SP 468 a Est di Finale Emilia, ed altre nelle province di Reggio Emilia e di Ferrara.

Le sezioni in cui è stata rilevata una quota maggiore di traffico pesante sono la SP2 tra Finale Emilia e Camposanto e la SP413 tra Carpi e Novi di Modena, entrambi in provincia di Modena.

Tali dati inducono a **CHIEDERE CHE VENGANO INDIVIDUATI ULTERIORI E PIÙ SIGNIFICATIVE POSTAZIONI DI RILIEVO.**

Inoltre, relativamente alla dotazione infrastrutturale al 2017, si ipotizza siano realizzate le seguenti infrastrutture:

1 - Cispadana, compreso il completamento del tratto non a pedaggio ad Ovest della A22 (tratteggiato in figura);

- 2 - Variante di Valico Bologna - Firenze;
- 3 - Terza corsia A14 Rimini - Ancona;
- 4 - Terza corsia A22 Modena - Mantova;
- 5 - Pedemontana Veneta;
- 6 - Cremona - Mantova (Fase I);
- 7 - Ferrara - Porto Garibaldi;
- 8 - Terza corsia A13 Bologna - Ferrara;
- 9 - Sassuolo - Campogalliano;
- 10 - Quarta corsia A1 Modena - Piacenza Sud.

SI OSSERVA CHE UN PERIODO DI SOLI 5 ANNI APPARE NON REALISTICO per il completamento di tutte le infrastrutture elencate.

Riguardo agli esiti del modello di simulazione, nella tabella "Traffico Medio Giornaliero Annuo - Scenario basso" sono riportati i flussi di traffico previsti con la simulazione eseguita con e senza pedaggio: nel secondo caso la diminuzione è significativa (20.200 veicoli contro 36.400). Tra le

spiegazioni del fenomeno si parla di "un pedaggio comunque più elevato rispetto a quello medio autostradale che spinge circa il 45% dei potenziali utenti ad utilizzare alternative esistenti". SI CHIEDE DI GIUSTIFICARE LE MOTIVAZIONI DI UN PEDAGGIO PIÙ ALTO DELLA MEDIA E DI EFFETTUARE CAUTELATIVAMENTE LA VALUTAZIONE CON UN PEDAGGIO A VALORI CORRENTI. Non sono riportati dati con analogia distinzione rispetto allo scenario alto e quindi non è chiaro se i valori espressi in questo scenario sono con o senza pedaggio. Si può supporre, per analogia tra le tabelle dei due scenari, che siano quelli con pedaggio, ma SI CHIEDE di precisare questo aspetto.

SI OSSERVA inoltre che, nella "Relazione di otemperanza", alle pag. 445 e seguenti, sono presentati i flussi di traffico al 2017 e al 2030 nei due scenari programmatico (senza autostrada) e progettuale (con autostrada), ma tali flussi non sono confrontati con la situazione attuale, rispetto alla quale è interesse degli osservanti valutare incrementi di traffico e relativi effetti.

SI OSSERVA infine che nelle conclusioni si parla di "(...) un'evidente diminuzione dei flussi di traffico su alcuni itinerari Est-Ovest di lunga percorrenza (...)" ma non si dice nulla sulla viabilità di adduzione nord-sud.

SI CHIEDE PERTANTO UN ULTERIORE APPROFONDIMENTO DELLO STUDIO DI TRAF- FICO, basando il nuovo studio su rilievi dello stato di fatto e ipotesi progettuali maggiormente rappresentativi della reale situazione del traffico attuale e futura.

OSSEVAZIONE N. 10

DEFINIZIONE DI OPERE DI RACCORDO E COMPLEMENTARI ALLA RICOSTITUZIONE E RIPRISTINO DELLA RETE DEI PERCORSI CICLABILI INDIVIDUATI DAL PTCP E DAI PRG / PSC, INTERCETTATI E TRONCATI DAL PASSAGGIO AUTO-STRADALE

Si chiede di ricercare soluzioni pianaltimetriche che non compromettano la permeabilità territoriale necessaria sia per accesso e transito sia per il mantenimento degli attuali corridoi ecologici. Si chiede inoltre di prevedere lunghi tratti del tracciato autostradale in cui il rilevato non superi i 50-60 cm dal piano di campagna per il mantenimento della continuità percettiva nel territorio.

Nella "Relazione di otemperanza" si risponde solo in merito al mantenimento della continuità ecologica e sono indicate nel progetto le piste ciclopedonali ricavate dalle piste di cantiere (29 km di piste ciclabili - pari al 43% della lunghezza dell'autostrada - anche se erano state avanzate dai comuni perlessità sull'opportunità di questo tipo di soluzione). Dalla Relazione sulle mitigazioni: "In particolare è stata individuata la possibilità di implementare la fruibilità ciclabile locale convertendo in itinerari ciclabili alcune piste di cantiere impiegate per la realizzazione dell'infrastruttura e utilizzando raccordi con ciclabilità esistenti individuati su viabilità secondarie o interpoderali. Tali percorsi andranno ad integrare i principali già presenti sul territorio (ciclovia del Sole, ciclabile Modena - Ferrara e ciclabile Bologna - Ferrara) e i percorsi ciclabili secondari.

Inoltre **SI OSSERVA CHE** negli elaborati della serie "Planimetria di progetto e tracciamento - Percorsi ciclopedonali (...)" (elaborati 2222_PD_0_A00_ASP00_0_SD_P2 e seguenti) i percorsi ciclopedonali riportati non sono gli stessi indicati schematicamente nella tavola "Planimetria generale dei percorsi ciclabili e sistemi di segnaletica e sosta dedicati".

Pertanto, poiché la rete dei percorsi ciclabili non risulta chiaramente individuata negli elaborati, **SI CHIEDE DI PRODURRE UNO SPECIFICO ELABORATO IN MATERIA**, che abbia valore progettuale e nel quale differenziare i percorsi ciclopedonali da quelli della mobilità lenta quoti-

diana.

OSSERVAZIONE N. 14
VALUTAZIONE DELLA EFFETTIVA VALIDITÀ E DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE (IN RAPPORTO AL TRAFFICO) DELLE PISTE CICLABILI PREVISTE IN AFFIANCAMENTO ALL'AUTOSTRADA. IN PARTICOLARE, IN COMUNE DI SAN FELICE S/PANARO: ELIMINAZIONE DELLA PISTA CICLABILE IN AFFIANCAMENTO ALL'AUTOSTRADA, LATO NORD, IN QUANTO NON SIGNIFICATIVA PER IL TERRITORIO DI SAN FELICE E NON OPPORTUNA COME COLLOCAZIONE

SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO AFFRONTATO e non sono presenti valutazioni riguardo alla richiesta dell'Amministrazione comunale. Poiché la tematica dell'impatto del territorio di sostegno all'autostada è invece ritenuta di primaria importanza da parte dell'Amministrazione, **SI CHIEDE** l'approfondimento del tema e la valutazione comparata degli impatti percettivi della soluzione di progetto e della soluzione proposta dall'Amministrazione, per quanto riguarda in particolare le zone abitate poste immediatamente a nord e a sud dell'autostada e per quanto riguarda l'area del parco di progetto.

(..). Si chiede inoltre di valutare, in corrispondenza del ponte sulla Secchia, la sostituzione dei tappeti con pioni nella misura maggiore tecnicamente possibile.

MODIFICHE ALLA SOLUZIONE DI ATTRAVERSAMENTO DEL Fiume Secchia A SUD DEL COMUNE DI CONCORDIA S/SECCHIA
OSSERVAZIONE N. 13

SI RIMANDA A QUANTO GIÀ INDICATO ALL'OSSERVAZIONE N. 6 relative alle opere di mitigazione, di compensazione ambientale e di riforestazione.

Si chiede di prevedere, in sede di progetto definitivo, interventi di "mitigazione" e "compensazione" tali da permettere la piena integrazione ambientale dell'infrastruttura nel territorio. Da escludere gli "abachi di soluzione-tipo" in quanto nella loro tipicità rischiano di non essere quelli corretti per nessun luogo.

OSSEVAZIONE N. 12
IN TUTTO IL TERRITORIO INTERESSATO: PROGETTO DI RIEQUILIBRIO DEL PAESAGGIO, FINALIZZATO ALLA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E NATURALISTICA; SOLUZIONE DELLE INTERFERENZE DI MAGGIOR CRITICITÀ (AD ESEMPIO, IN COMUNE DI NOVI L'AREA DELLE SIEPI DI RESEGA, ...), TUTELA DELLE CAPACITÀ PRODUTTIVE DEL TERRITORIO AGRICOLO

SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO AFFRONTATO riguardo alla proposta di soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali.

Si chiede di valutare la situazione delle proprietà intereferte e di proporre soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali, con particolare riferimento ad interventi di schermatura/inserrimento paesaggistico dell'autostada. Si chiede inoltre che la larghezza dei sottopassi previsti per la viabilità sia tale da consentire la realizzazione di un percorso protetto, su ambo i lati, per pedoni e ciclisti

OSSEVAZIONE N. 11
APPROFONDIMENTO DI DETTAGLIO DELLA SOLUZIONE IN SOPRAELEVATA DEL TRATTO IN COMUNE DI MEDOLLA, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AGLI IMPATTI SULLA VIABILITÀ ESISTENTE E SULL'ASSETTO PODERALE

"I risultati delle simulazioni evidenziano superamenti dei limiti di accettabilità presso recettori inoltre, nella Relazione del Quadro di riferimento progettuale (e in altri documenti) si legge che: traffico.

re – e le conseguenti opere di mitigazione – siano riviste alla luce della revisione dello studio di Osservazione n. 10), **SI CHIEDE** che le valutazioni relative alla componente ambientale Rumo- dall'infrastruttura; poiché rispetto a tale studio sono già state avanzate osservazioni (si veda La valutazione dell'impatto acustico ha come principale riferimento lo studio del traffico indotto

località San Giovanni nei tratti non previsti)
Imperiale nord e sud, Via Camurana, in comune di Concordia s/Secchia inserimento anche in turale Comunale e con particolare riferimento agli insediamenti abitativi di Via San Antonio, Via ne di Medolla, approfondimento relativo all'inserimento di barriere fonoassorbenti anche laddo- ve attualmente non previste nel pieno rispetto della zonizzazione acustica come da Piano Stru- abitativi in prossimità del tracciato autostradale (si segnalano in particolare per il tratto in comu- Si chiede di garantire il minor inquinamento acustico e atmosferico anche agli insediamenti

PROSSIMITÀ DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE TO ACUSTICO E ATMOSFERICO ANCHE AGLI INSEDIAMENTI ABITATIVI IN IN TUTTO IL TERRITORIO INTERESSATO: GARANTIRE IL MINOR INQUINAMEN- OSSERVAZIONE N. 15

ALLA RICONVERSIONE DELLE PISTE DI CANTIERE COME PISTE CICLABILI.
RIETÀ DEL COMUNE DI NOVI DI MODENA (espressa in sede di Conferenza preliminare) avanzate dagli osservanti in sede di Conferenza preliminare e **SI RIBADISCE LA CONTRA-** di cantiere riqualificata alla luce sia degli esiti del nuovo studio di traffico, sia delle richieste Pertanto **SI CHIEDE DI RIVEDERE LA RETE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI** sulla viabilità Osservazione n. 10).

degli esiti dello studio di traffico, sul quale sono già state espresse diverse osservazioni (si veda senti e la vegetazione. La valutazione di tali impatti, e di quelli acustici, è conseguenza diretta La mitigazione dell'impatto sull'atmosfera è risolta solo attraverso le barriere acustiche se pre- primo luogo dedicata.

za, per le inevitabili interferenze con la circolazione dei mezzi di servizio cui tale viabilità è in tà di adoperare le piste di cantiere come viabilità ciclabili presenta pertanto problemi di sicurez- mento acque dell'autostrada nonché un miglior inserimento dell'opera nel territorio. La possibili- fondi agricoli, il transito dei mezzi dei Consorzi di Bonifica, l'accessibilità ad impianti di tratta- La riconversione della viabilità di cantiere è mirata a garantire la riconnessione necessaria al percorso ciclabile che si innesta sulla rete ciclopedonale esistente.

funzione di riconnessione di fondi agricoli: tale viabilità interpodale ha anche al funzione di prevede che estesi tratti delle stesse (29 km) vengano riconvertite in viabilità interpodali con Il progetto di riconversione delle viabilità di cantiere, funzionali alla costruzione delle opere,

ture la continuità dei percorsi
sostituendola con la loro completa rinaturalizzazione. Sono fatti salvi i tratti necessari per ricosti-
la previsione di trasformazione in pista ciclabile delle piste di cantiere a nord dell'autostrada,
Indipendentemente dalle analisi suddette, il Comune di San Felice s/Panaro chiede di eliminare
nali e in quella provinciale.

- valutare le effettive possibilità di utilizzo delle nuove piste e la loro integrabilità nelle reti comu- come percorsi ciclabili.
 stradale – laddove sono collocate le piste di cantiere – per valutarne la possibilità di utilizzo - redigere un accurato studio sulla qualità acustica e dell'aria in prossimità del tracciato auto-

Si chiede di:

— Per i ricettori o gruppi di ricettori mitigabili mediante interventi tecnici che possono essere inclusi nella progettazione dell'Autostrada Cispadana e delle sue opere accessorie, sono stati dimensionati specifici dispositivi di protezione acustica, facendo primariamente affidamento su barriere antirumore).

Relativamente alle barriere antirumore, si legge che: "Sono stati dimensionati specifici dispositivi di protezione acustica, facendo primariamente affidamento su interventi alla fonte (pavimentazioni a bassa rumorosità e/o fonosorbenti), e solo nel caso tali interventi si rivelassero insufficienti si è proceduto al dimensionamento e posizionamento di opere di schermatura passiva (barriere antirumore).

SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO RISOLTO IN MODO INADEGUATO

Le barriere fonosorbenti e/o fonoisolanti artificiali, dove presenti, devono essere realizzate con materiale che non ostacoli la vista oltre la barriera (materiali sintetici, plexiglas ecc), e che il profilo della struttura sia curvilineo, cioè inclinato, non ortogonale al piano campagna.

MITIGAZIONI PER L'ABBATTIMENTO DEL RUMORE

OSSERVAZIONE N. 17

Si veda in proposito: Allegato 1, esempio n. 3.

Impatti acustici e atmosferici.

— non prevede alcune aree a nord-ovest, a stretto contatto con l'abitato;

— esclude alcune aree a nord-ovest, a stretto contatto con l'abitato;

— non prevede aree a parco in comune di San Possidonio, in particolare nella parte sud-est, prossima alla espansione nord dell'abitato.

— non prevede aree a parco in comune di San Possidonio, in particolare nella parte sud-est, prossima alla espansione nord dell'abitato.

Si segnalano in particolare, che la realizzazione del superamento del fiume Secchia crea un significativo impatto percettivo sull'abitato a sud del comune di Concordia - zona Mulino di Mezzo - che non è rilevabile dalle simulazioni perché eseguite tutte su foto aeree); in tale zona è da prevedere una consistente ed adeguata mitigazione fino a ridosso dell'abitato, ed in particolare degli edifici scolastici presenti

TIVI SULL'URBANIZZATO ESISTENTE

MITIGAZIONI PER L'ABBATTIMENTO DI RUMORI, POLVERI, IMPATTI PERCETTIVI

OSSERVAZIONE N. 16

CUSTICO AMMESSO.

PORTUNE MITIGAZIONI IN TUTTE LE SITUAZIONI DI SUPERAMENTO DEL LIVELLO A-

do situazioni di ulteriore disagio. SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGA PREVISTE LE OP-
livello sonoro prodotto dalla nuova infrastruttura si aggiunge a quello dello stato di fatto, creando situazioni di ulteriore disagio. SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGA PREVISTE LE OP-
Le Amministrazioni osservanti non condividono quanto affermato, in quanto l'incremento del
citato D.M.Amb. 29 Novembre 2000".

nell'ambito del piano poliennale di risanamento cui sono tenute a dare attuazione in base alle
ste infrastrutture a doversi eventualmente far carico del risanamento acustico delle stesse,
nirè con la pavimentazione, né con schermature antirumore. Saranno gli enti gestori di que-
to da altra viabilità, non oggetto dell'intervento, e sulla quale non si ha pertanto titolo di interve-
da alcuni recettori non è direttamente ascrivibile alle opere di progetto, ma è sovente determina-
ta necessariamente la realizzazione di una opera di mitigazione. Infatti l'impatto acustico subito
residenziali abitati. Va tuttavia chiarito che la presenza di un superamento dei limiti non comporta

La compensazione consiste in questo caso nella creazione di condizioni di biodiversità in un'area lontana dall'autostrada, che per caratteristiche del territorio (scarsa insediamento, vicinanza dell'emergenza naturale, idrogeologica e paesaggistica del fiume Secchia) si presta ad

FUNZIONE

OSSERVAZIONE N. 19
CREAZIONE DI UNA ZONA DI RINATURAZIONE A SUD DEL TERRITORIO COMUNALE DI SAN POSSIDONIO (TERRITORIO CHE TERMINA A PONTE DI PIOPPA, ALLA FINE DI VIA MATTEOTTI), TENUTO CONTO CHE LA PERDITA DI BIODIVERSITÀ SARÀ DI RILEVANTE IMPORTANZA IN QUANTO L'AUTOSTRADA OCCU-PERÀ BUONA PARTE DELLA ZRC (ZONA DI RIPOPOLAMENTO E CAT-TURA) LA CORTE, CHE SARÀ TAGLIA-TA IN TRE PARTI ANNULLANDO LA SUA

OSSERVAZIONE N. 18
INTERVENTI PASSIVI PER LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO
PARTANTO CHE VENGANO VALUTATI GLI INTERVENTI RICHIESTI.
SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO TRATTATO, in quanto per la valutazione dei ricet-tori interferiti è stata confermata la fascia di 250 m. ai due lati dell'autostrada e **SI CHIEDE**

Possibilità di estenderli, anche attraverso specifici contributi economici, a tutti gli edifici compre-si nella fascia di 500 m., laddove non risulti sufficiente il decadimento del suono per la distanza e non siano previste barriere (proposta avanzata dal Comune di San Possidonio, ma estendibile a tutti i comuni), nel rispetto delle classi acustiche attribuite nei Piani di classifica-zione acustica comunali.

Quanto osservato si applica anche alla fase di cantierizzazione.

la configurazione (sezione curvilinea) indicata nel parere espresso in Conferenza preliminare.

SI OSSERVA inoltre che le barriere previste sono a sviluppo verticale e che non è stata valutata

DELLE BARRIERE, privilegiando quelle di tipo trasparente.

SI CHIEDE PERTANTO DI RIVEDERE LA SCELTA DELLA TIPOLOGIA

che l'insieme di pannelli opachi e misti raggiunge quasi il 90%, con seri pregiudizi alla intervisi-

SI OSSERVA CHE i pannelli opachi rappresentano oltre il 40% delle barriere da installare; e

— Tipologia 3 e 4 – Barriera acustica fonoisolante trasparente tipo 1 e 2: 11,7%

— Tipologia 2 - Barriera acustica mista fonosorbente – fonoisolanti: 46,7%

— Tipologia 1 - Barriera acustica opaca fonosorbente: 41,6%

Il progetto prevede circa 23,4 km di barriere, di quattro tipologie:

si carico del rientro nei limiti di rumorosità”;

esterne a quelle di progetto, si demanda ai piani di risanamento di tali infrastrutture di far-

— nel caso invece di ricettori impattati esclusivamente dal rumore generato da infrastrutture

ceffore;

mento del limite “concorsuale”, si provvede ad un intervento di mitigazione diretta sul ri-

dell'Autostrada Cispadana, che determina il superamento o l'aggravamento del supera-

— nel caso di contributo non trascurabile alla rumorosità complessiva da parte

tervento, sono possibili due strategie di mitigazione:

principalmente dalla rumorosità generata da altre sorgenti di rumore, esterne all'area di in-

— Nel caso invece di ricettori non mitigabili direttamente o esaurientemente, in quanto affetti

zionamento di opere di schermatura passiva (barriere antirumore).

nel caso tali interventi si rivelassero insufficienti si è proceduto al dimensionamento e posi-

mento su interventi alla fonte (pavimentazioni a bassa rumorosità e/o fonosorbenti), e solo

assumere tale ruolo.
SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO TRATTATO E SI CHIEDE PERTANTO CHE
VENGA AFFRONTATO.

OSSERVAZIONE N. 20
IN TUTTO IL TERRITORIO INTERESSATO: PREVISIONE DI COMPENSAZIONI
AMBIENTALI COSTITuite DA OPERE PUBBLICHE FINALIZZATE AL RISPARMIO
ENERGETICO

Previsione di impianti fotovoltaici sulle barriere acustiche come possibile costituzione di centrali
di produzione di energia elettrica da utilizzare in regime di scambio sul posto a favore di edifici
ed attività pubbliche.

VENGA AFFRONTATO.

Comune di CAMPOSANTO
Il Sindaco pro-tempore
ANTONELLA BALDINI

Comune di CAVEZZO
Il Sindaco pro-tempore
STEFANO DRAGHETTI

Comune di CORCORDIA SULLA SECCHIA
Il Sindaco pro-tempore
CARLO MARCHINI

Comune di FINALE EMILIA
Il Sindaco pro-tempore
FERNANDO FERIOLI

Comune di MEDOLLA
Il Sindaco pro-tempore
FILIPPO MOLINARI

Comune di MIRANDOLA
Il Sindaco pro-tempore
MAINO MARCHI

Comune di SAN FELICE SUL PANARO
Il Sindaco pro-tempore
ALBERTO SILVESTRI

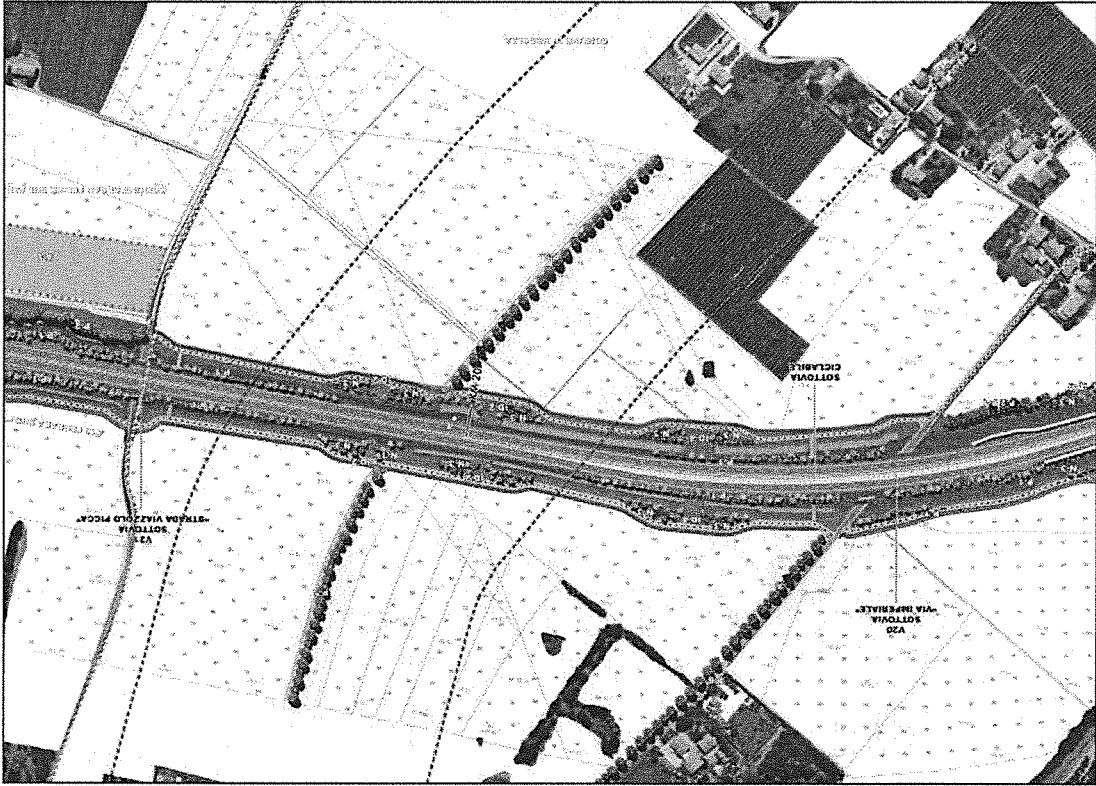
Comune di SAN POSSIDONIO
Il Sindaco pro-tempore
RUDI ACCORSI

Comune di SAN PROSPERO
Il Sindaco pro-tempore
MARIO FERRARI

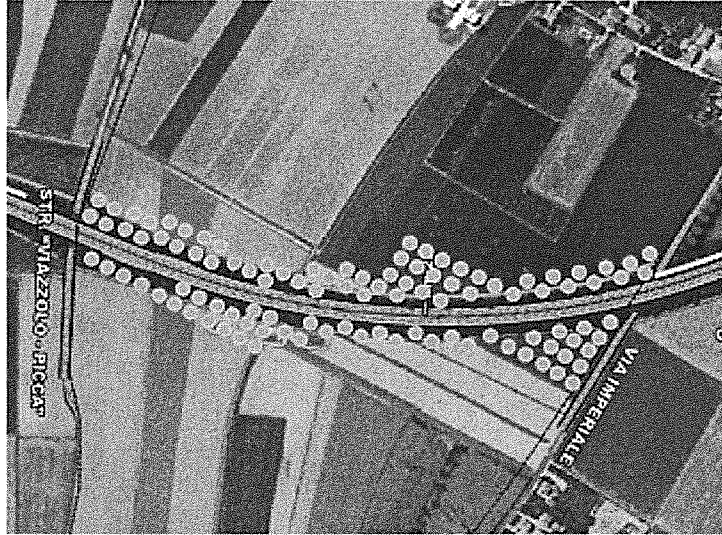
Comune di NOVI DI MODENA
Il Sindaco pro-tempore
LUIZA TURCI

**ALLEGATO 1
INDICAZIONI FORNITE IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE E
NEGLI INCONTRI RELATIVI**

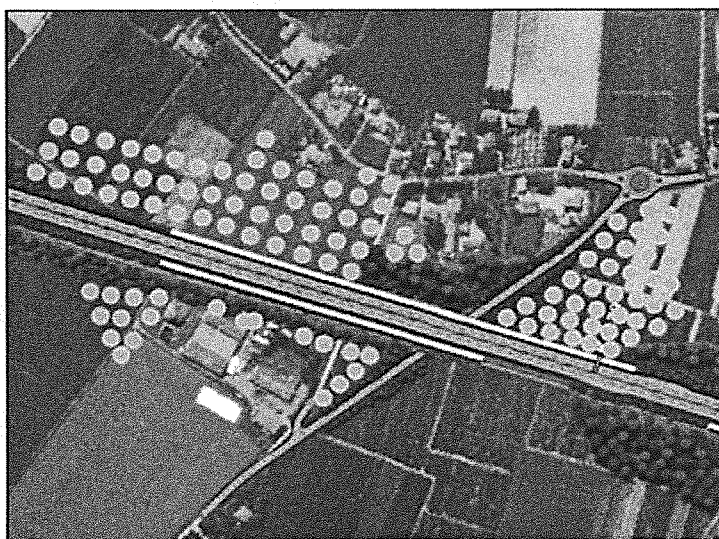
OPERE DI MITIGAZIONE A PROTEZIONE DEGLI ABITATI

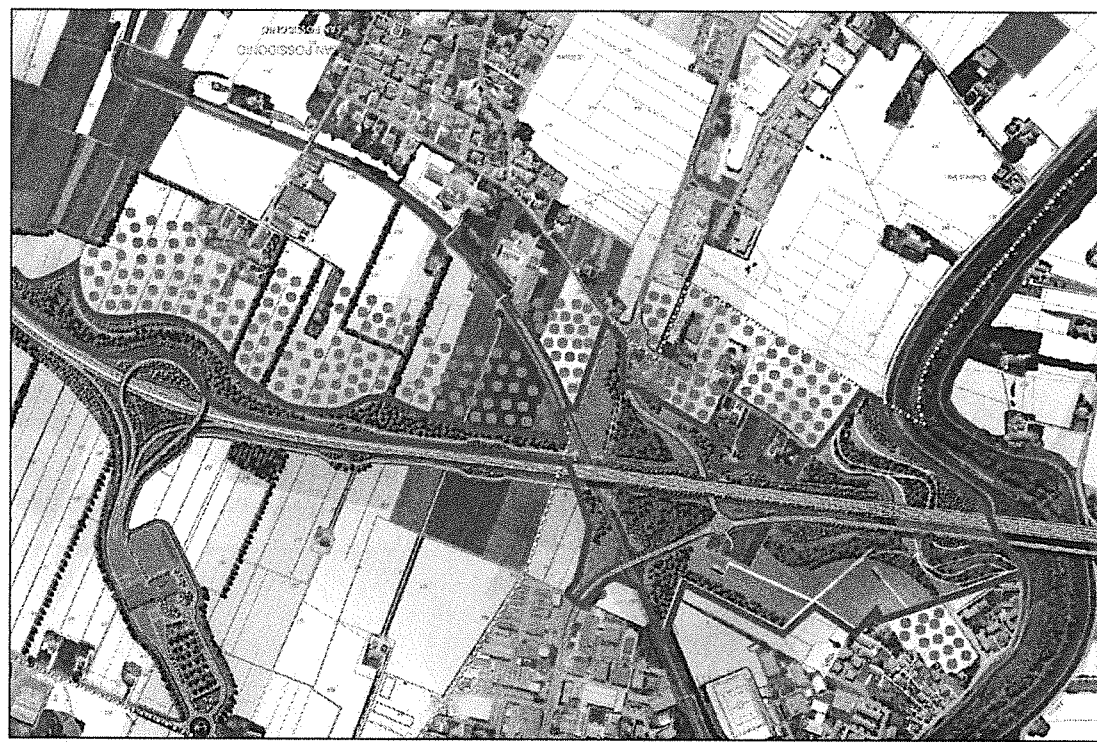


Esempio 1: Comune di Me-
dolla
In alto: progetto definitivo
A sinistra: indicazione fornita
in sede di conferenza prelimi-
nare

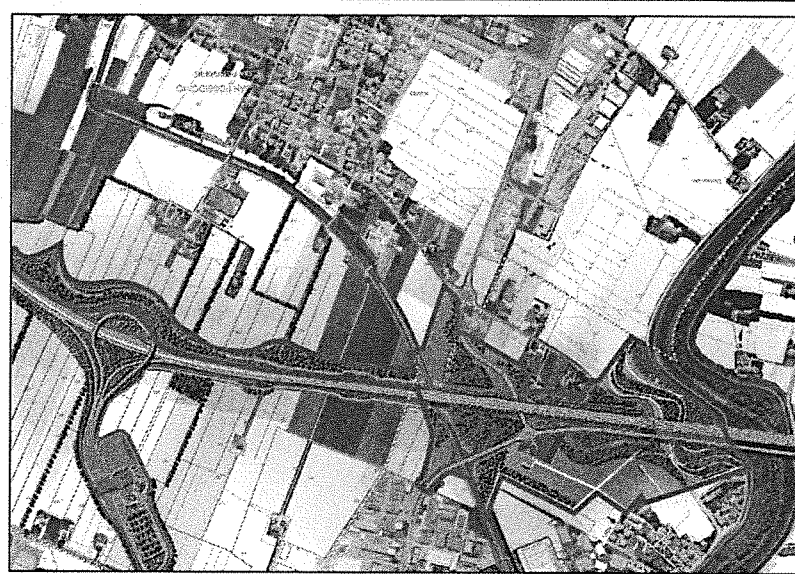


Esempio 2: Comune di San Felice s/Panaro
In alto: progetto definitivo
A sinistra: indicazione fornita in sede di conferenza preliminare





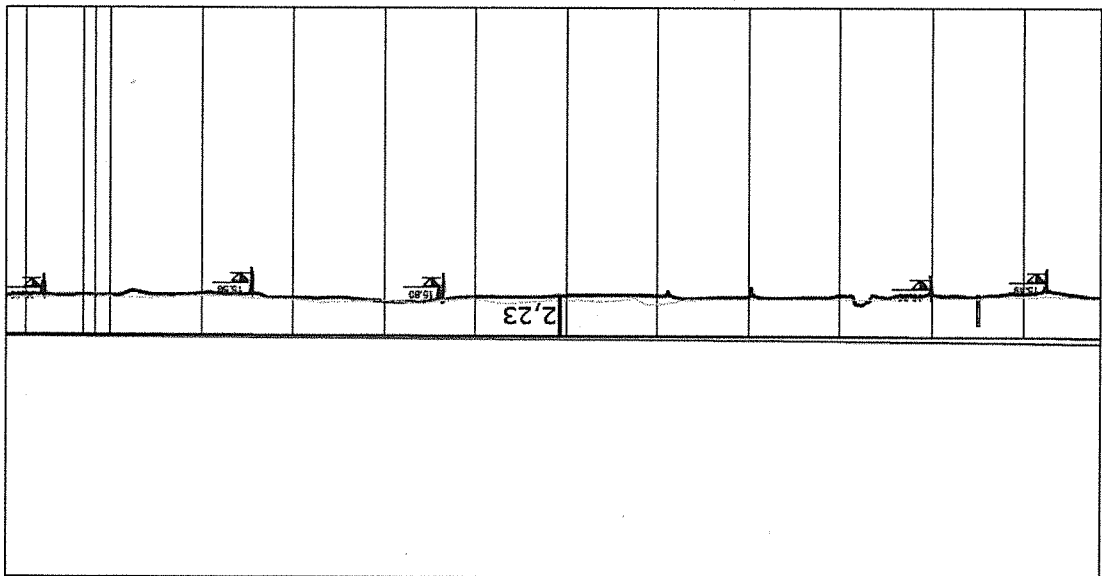
Esempio 3: Comune di San Possidonio
A sinistra: progetto definitivo
nativo
Sotto: indicazione fornita in sede degli incontri in conferenza preliminare



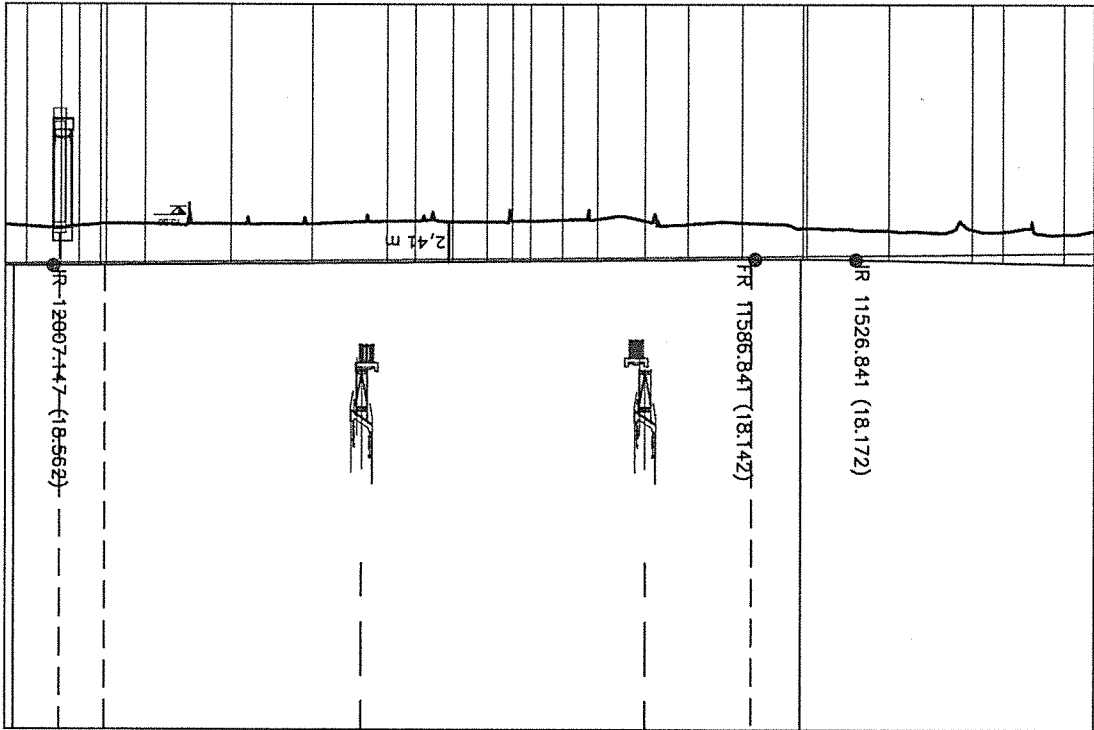
Esempio 4: comune di Mirandola: proposta di nuova localizzazione dell'autostazione mag-
giornante rispondente ai valori e alle esigenze del territorio.



ALLEGATO 2 - ALTIMETRIE

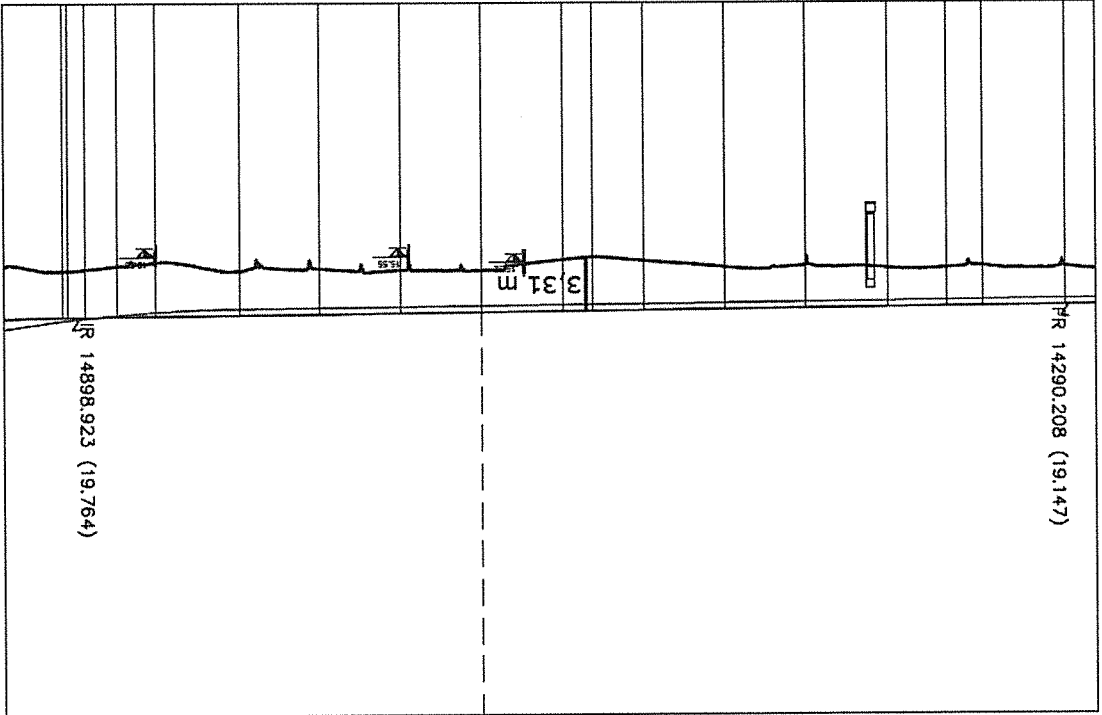


Comune di Novi di Modena: ad est del Casafficio

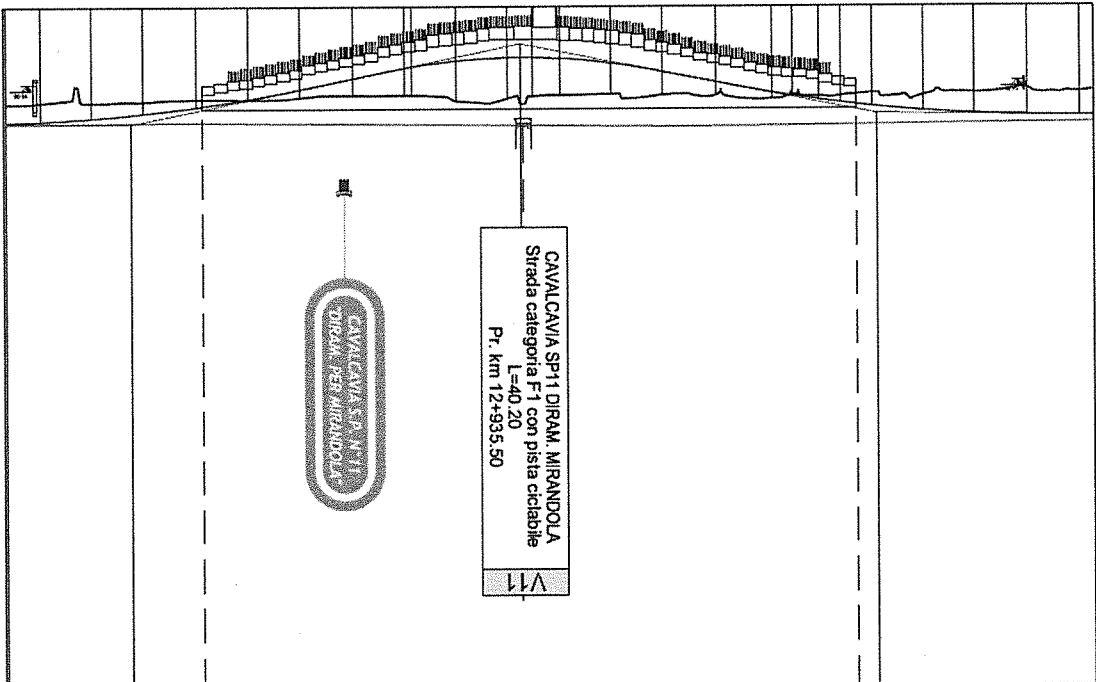


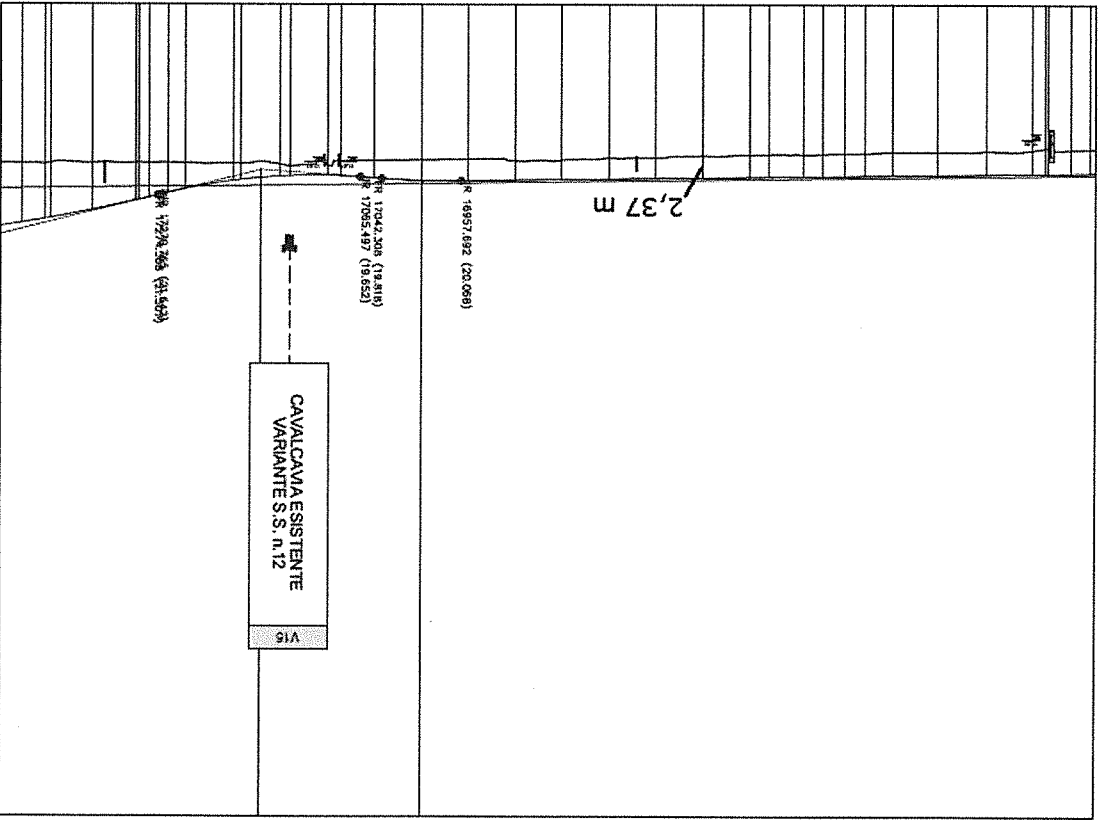
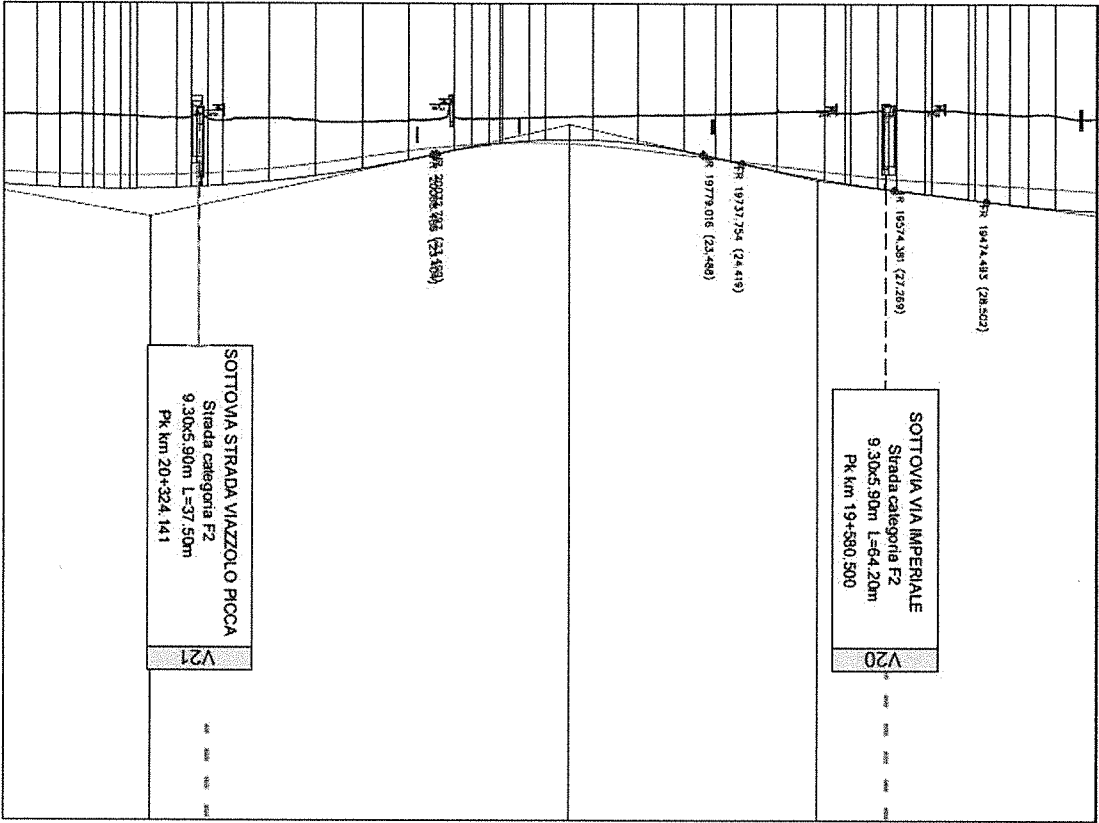
Comune di Concordia sulla Secchia: area del casello

Comune di Mirandaola: area stazione di servizio



Comune di San Possidonio: attraversamento via per Mirandaola





Comune di San Felice s/Panaro: ad est del viadotto FFSS Bologna-Verona

