

Perrone Raffaele

Da: unioneareanord@cert.unioneareanord.mo.it
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; vipa@postacert.regione.emilia-romagna.it; viabilita@postacert.regione.emilia-romagna.it; arc-spa@legalmail.it
Oggetto: Prot.N.0003178/2013 - TRASMISSIONE OSSERVAZIONI RIGUARDANTI LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE RELATIVA AL
Allegati: Segnatura.xml; nsmail.p7m; Osservazione-01-2013-2.pdf



**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali**

E.prot DVA – 2013 – 0004485 del 20/02/2013



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

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 Concordia 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
- facenti parte dell'Unione Comuni Modenesi Area Nord
- 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. 28 del D Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale"

The bottom of the page contains several handwritten signatures and stamps. On the left, there is a large, stylized signature. In the center, there is a signature that appears to be 'P. P. P.'. On the right, there is a signature that appears to be 'Luisa Turci'. Below these signatures, there are several stamps and marks, including a circular stamp on the right side and a rectangular stamp at the bottom right. The text 'pag. 1' is visible at the bottom right of the page.

PREMESSA

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

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 fase propedeutiche all'avvio del procedimento per la realizzazione dell'Autostrada Cispadana - 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 ottemperanza" (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'esproprio oppure, eventualmente, attraverso altre forme, che dovranno necessariamente prevedersi in una successiva fase progettuale, quali: la stipula di accordi, convenzioni, ecc... tra i soggetti interessati

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.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a signature on the left and several others on the right, some with initials.

OSSERVAZIONE N. 2

NECESSITÀ DI INTERVENIRE NEI TERRENI DESTINATI AL RIMBOSCHIMENTO PRIMA DELL'INIZIO DELLA COSTRUZIONE 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 cantierizzazione e innalzamento della qualità della mitigazione durante la fase di esercizio.

Al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, per le quali è inevitabile si determini un impatto paesaggistico e ambientale con perdita di naturalità nell'intero periodo di cantierizzazione, il progetto definitivo deve prevedere delle aree destinate al rimboschimento e a nuove sistemazioni paesaggistiche, per le quali si richiede che in tale sede di progettazione siano programmati gli interventi nelle fasi iniziali di realizzazione dell'infrastruttura autostradale, così da compensare in termini di bilancio ecologico e territoriale le perdite, e da avviare in modo tempestivo la nuova sistemazione, con congrui tempi di crescita delle nuove essenze, utili a garantire un esito pienamente percepibile ed ecologicamente efficace a partire dall'entrata in esercizio dell'autostrada.

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO IN MODO NON ADEGUATO**, 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.

Invece, nel cronoprogramma (elaborato 0014_PD_0_000_00000_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 3° anno per essere completati tre mesi prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada.

Si ritiene congrua l'indicazione riportata nella Relazione di ottemperanza (12° mese) per l'inizio delle opere di mitigazione ambientale ma non quella del cronoprogramma (39° mese) riportata nel cronoprogramma e **SI CHIEDE PERTANTO DI CHIARIRE L'INCONGRUENZA**, e si ritiene inoltre non accettabile la previsione che tali opere possano essere terminate fino a tre mesi prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, in quanto il parere espresso in conferenza preliminare aveva come obiettivo quello di avere - all'avvio dell'esercizio - un insieme di mitigazioni a verde già strutturate, in modo da svolgere sin dall'inizio la propria funzione.

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.

OSSERVAZIONE N. 3

POLI ESTRATTIVI

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 PAE. Lo stesso dicasi per il PAE del comune di Mirandola.

Nella Relazione di ottemperanza, si dichiara che è stato operato un puntuale censimento dei

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

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_00000_0_IA_RG_11: "Appendice II: Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive - Relazione", nella sezione "APPENDICI ALLO S.I.A.").

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 polenali 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 interferito da traffico pesante di attraversamento proveniente o 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 Novi di Modena, Concordia, Mirandola, Modolla, Rivara, 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 questa 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 Modolla e Mirandola la cartografia di base non è aggiornata in quanto mancante della Variante alla SS12 che consente di evitare l'attraversamento di Modolla

[Handwritten signatures and initials]

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

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

OSSERVAZIONE N. 5

AZIENDE AGRICOLE INTERFERITE

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 interferite, generati dall'effetto di cesura indotto dalla realizzazione del tracciato autostradale in progetto.

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO AFFRONTATO**, in quanto, nella "Relazione di ottemperanza" si ribadisce quanto emerso già in sede di conferenza preliminare, e cioè che il tema sarebbe stato affrontato rispetto a quanto previsto dalla legislazione nazionale e regionale in materia di espropri per opere di pubblica utilità.

SI CHIEDE CHE VENGANO VALUTATI GLI IMPATTI INDIRETTI DI NATURA SOCIO-ECONOMICA E PRODUTTIVA derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura, quali ad esempio l'impossibilità a garantire i protocolli di qualità dell'ambiente di vita del bestiame per le aziende fornitrici di latte per la produzione del Parmigiano Reggiano.

OSSERVAZIONE N. 6

OPERE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE E DI RIFORESTAZIONE

In sede di conferenza preliminare è stato richiesto che il progetto definitivo dedichi una specifica sezione e adeguati approfondimenti progettuali riguardo ai temi "opere di mitigazione ambientale" e "opere di compensazione ambientale" sottolineando inoltre che, in termini di bilancio complessivo, non si condivide l'affermazione in base alla quale "la superficie calcolata per le aree destinate ad interventi di mitigazione è almeno pari alla superficie pavimentata del corpo autostradale di progetto", in quanto si ritiene non accettabile il criterio di compensazione della sola porzione di territorio sottratta dalla parte pavimentata dell'autostrada. Gli impatti di varie natura della infrastruttura determinano infatti effetti certamente più complessi e più vasti, da mitigare e compensare in base a valutazioni specifiche.

Inoltre, il disegno delle opere di mitigazione a verde non deve accentuare il carattere di "linearietà" della infrastruttura, attraverso fasce pressoché lineari che ne esaltano l'estraneità rispetto al contesto paesaggistico e territoriale. Al contrario, tali opere devono essere progettate e dimensionate come occasione per sottolineare e valorizzare l'orditura del paesaggio interferito (ad esempio attraverso l'utilizzazione diffusa a questo scopo dei reliquati agricoli).

In quella sede si segnalava inoltre che alla base di tale progetto di paesaggio non si può fare genericamente riferimento ad un "paesaggio della pianura padana", ma è necessario individuare i diversi paesaggi locali che caratterizzano l'area attraversata dall'autostrada: il paesaggio dei frutteti di San Felice sui Panaro, il paesaggio dei canali di irrigazione, il paesaggio di Novi segnato dalle siepi, il paesaggio fluviale del Secchia, ecc., e sulla base di questa lettura e interpretazione progettare interventi ad hoc che realizzino un nuovo, corretto sistema di relazioni paesaggistiche dell'infrastruttura nei diversi contesti.

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

no, dalla possibilità di vedere e riconoscere anche a grande distanza segni quali i campanili delle chiese, complessi rurali, filari e gruppi di alberature. È quindi particolarmente importante il disegno paesaggistico dell'intorno della nuova infrastruttura, che non deve essere costituito da generiche macchie di alberature e cespugli che ti richiamano percettivamente e dal punto di vista del mix delle specie ad un bosco pianiziale che non esiste più da tempi remoti.

Il paesaggio contemporaneo è fortemente antropizzato e come tale va re-interpretato nelle proposte di mitigazione / inserimento lungo l'autostrada. L'autostrada non deve essere un oggetto a sé stante, ma appartenere al paesaggio come le altre componenti. Le parti che la compongono (le opere d'arte) non dovrebbero essere tutte uguali, indifferenti al luogo in cui sono collocate, ma differenziarsi ispirandosi ai segni del territorio che attraversano.

Questa campagna è fatta di segni lineari molto forti, la cui origine si è consolidata nei secoli, e di aree (i campi, i frutteti, i vigneti) ciascuna connotata da diverse densità e tonalità del colore (verde) che le unifica.

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

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO E RISOLTO SOLO PARZIALMENTE**, in quanto non è stato risolto l'aspetto di mitigazione della "linearità" dell'infrastruttura (estranea alla trama del paesaggio attraversato) ribadendo invece interventi realizzati generalmente lungo l'asse autostradale. Né sono stati accolti i suggerimenti che, a titolo esemplificativo, tendevano ad indicare la tipologia di mitigazioni necessarie a parere degli Osservanti (si veda Allegato 1).

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 nello specifico, sono previste le seguenti azioni:

Tipologia P1 - Filare arbustivo plurispecifico di mascheramento dell'infrastruttura;

Tipologia P2 - Filare arboreo-arbustivo di mascheramento dell'infrastruttura;

Tipologia P3 - Interventi di tipo ornamentale (per le barriere foncoassorbenti);

Tipologia P4 - Rampicanti (per le barriere foncoassorbenti);

Tipologia P5 - Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione dei canali storici;

Tipologia P6 - Filare arboreo a pronto effetto per la riqualificazione delle viabilità storiche;

Tipologia P7 - Filare arboreo di ombreggiamento.

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

IN PARTICOLARE SI OSSERVA CHE

- ▶ non sono state valutate le richieste espresse in conferenze preliminari 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 conferenze preliminari relativamente ad opere di mitigazione a sud dell'autostrada per gli insediamenti di via Villa Garde 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-

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 obiettivo*), che "riguardano specifiche 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 naturalistici, 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 LENTA 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 Caseificio 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 imboscamento/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 di 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 localizzativa (si veda Allegato 1, esempio, 4).

OSSERVAZIONE N. 7

ASSETTO PLANOALTIMETRICO DELL'INFRASTRUTTURA

Ai fini del corretto inserimento delle opere nel paesaggio e per effettuare valutazioni sulla funzionalità e l'efficacia del sistema di relazioni territoriali nello scenario di progetto, dovrà essere oggetto di particolare cura e di valutazioni approfondite la progettazione dell'assetto planoaltimetrico delle infrastrutture, in particolare per quanto riguarda i manufatti dei viadotti e degli attraversamenti in sovrappasso, avendo cura di minimizzare l'ingombro e l'interclusione di territorio e di salvaguardare il più possibile il tracciato originario.

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

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

In un Incontro con gli uffici regionali e il concessionario è stato invece precisato che l'aumento della livelletta riguarda solo gli attraversamenti dei corsi d'acqua, mentre nella generalità del tracciato si è provveduto alla riduzione delle quote altimetriche del tracciato.

Dall'esame degli elaborati relativi ai profili longitudinali con raffronto progetto preliminare e progetto definitivo (serie di elaborati 0921_PD_0_000_OCS00_0_SD_F5) si può rilevare che si tratta di riduzioni dell'ordine di 30-40 cm. (vedi Allegato 2) che appaiono poco significative come risposta alle richieste avanzate in sede di conferenza preliminare. Inoltre, la variazione del sistema di raccolta delle acque con eliminazione del collettore posto all'interno del rilevato (indicata in sede preliminare come motivo dell'altezza del rilevato stesso) avrebbe potuto, a parere degli osservanti, portare a riduzioni più significative delle altezze.

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

OSSERVAZIONE N. 8

SIMULAZIONI VISIVE

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.

Nella "Relazione di ottemperanza si legge: "(...). A tal fine è stato effettuato un sopralluogo con l'ausilio di un elicottero che ha permesso di operare una puntuale campagna fotografica in quota (...). 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,

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a signature that appears to be "Stella" and another that says "finito" with a checkmark.]

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 fotoinserti 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 uniche 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 "Ponte 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 fotoinserti, se si escludono le simulazioni di inserimento delle aree operative (fase di cantiere) che non rispondono alla richiesta e la ripetizione di fotoinserti 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 alzaia 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

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

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

OSSERVAZIONE N. 9

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI SULLA VIABILITÀ DI ADDUZIONE

Nel corso della Conferenza preliminare dei servizi è stata richiesta 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).

L'elaborato presentato nell'aprile 2011 "Analisi di traffico - Impatto sulla viabilità extraurbana" fornisce una serie di dati di simulazioni dei flussi di traffico sulla rete negli scenari infrastrutturali e di traffico del 2015, 2025 e 2035, con e senza Cispadana. In base a tali dati il traffico totale subirebbe incrementi rilevanti nel tratto della SP8 Concordia - Mirandola (da 11.300 a 14.300 veicoli totali), e nel tratto della SP468 Medolla - San Felice (da 5.300 a 7.400 veicoli), mentre sono previste riduzioni significative sulle tratte della SP468 tra San Felice e Massa e tra Massa e Finale Emilia, sulla tratta della SP5 tra Cavezzo e San Possidonio e sulla SP7 direzione per Valtorta; stabili i flussi sulla SP11 (da 7.000 a 6.700 veicoli giornalieri totali).

Sulla base di questo studio non appare comunque possibile una valutazione esaustiva della capacità della rete di sostenere i futuri flussi. A titolo di esempio appare da approfondire il quadro degli scenari assunti per la previsione dei traffici da sud, laddove si afferma che la SP11 vede "diminuire i traffici nella tratta Rovereto - San Possidonio a causa dello spostamento di parte del traffico lungo la direttrice San Prospero - Medolla - Mirandola" (SS 12), direttrice quest'ultima che non è stata indagata dallo studio citato. Si rimanda pertanto tale valutazione alla presentazione di uno studio che raggiunga un livello di approfondimento commisurato a quello del progetto definitivo dell'infrastruttura.

Nel quadro dello Studio di Impatto Ambientale è stato redatto un nuovo studio di traffico che definisce due scenari di riferimento:

- ▶ Scenario Basso, che si caratterizza per un calo della domanda nel 2012 e nella prima metà del 2013 e per una ripresa più lenta negli anni 2014-2015 che porta il traffico a livelli inferiori rispetto a quelli prevedibili seguendo il trend registrato negli anni 1995-2010.
- ▶ Scenario Alto, che ipotizza una moderata crescita nei prossimi anni prevedendo quindi un ritorno a valori equivalenti a quelli del trend attuale dopo il 2030.

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

SI OSSERVA inoltre che per l'analisi della mobilità attuale sono stati utilizzati per la viabilità ordinaria dati regionali e provinciali e sono stati effettuati specifici rilievi, mentre per la viabilità autostradali (A22 e A13) sono stati utilizzati dati forniti dai gestori; tutte le attività correlate al censimento dei volumi di traffico veicolare, in corrispondenza delle diverse sezioni oggetto di studio, hanno avuto luogo nel periodo compreso tra giovedì 21 Luglio e lunedì 1 Agosto 2011, ed hanno interessato 15 postazioni di rilevamento.

Nonostante nel seguito dello studio si parli di correttivi e confronti con altre date, **SI OSSERVA CHE LE DATE SCELTE NON APPAIONO SIGNIFICATIVE** in quanto i rilievi sono stati effettua-

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

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 MAGGIORMENTE 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 - SP 8 - SP 11 - SP 468), **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 analoga 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 ottemperanza", 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 TRAFFICO, basando il nuovo studio su rilievi dello stato di fatto e ipotesi progettuali maggiormente rappresentativi della reale situazione del traffico attuale e futura.

OSSERVAZIONE 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 AUTOSTRADALE

Si chiede di ricercare soluzioni planialtimetriche 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 ottemperanza" 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 perplessità 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_ASP10_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 cicloturisti dai quelli della mobilità lenta quotidiana.

OSSERVAZIONE 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

Si chiede di valutare la situazione delle proprietà interferite e di proporre soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali, con particolare riferimento ad interventi di schermatura/insediamento paesaggistico dell'autostrada

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

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

OSSERVAZIONE 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 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 soluzioni-tipo" in quanto nella loro tipicità rischiano di non essere quelli corretti per nessun luogo.

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

OSSERVAZIONE N. 13

MODIFICHE ALLA SOLUZIONE DI ATTRAVERSAMENTO DEL FIUME SECCHIA A SUD DEL COMUNE DI CONCORDIA S/SECCHIA

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

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 dei terrapieni di sostegno all'autostrada 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'autostrada o per quanto riguarda l'area del parco di progetto.

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 chiedo di:

- redigere un accurato studio sulla qualità acustica e dell'aria in prossimità del tracciato autostradale - laddove sono collocati le piste di cantiere - per valutarne la possibilità di utilizzo come percorsi ciclabili.

- valutare le effettive possibilità di utilizzo delle nuove piste e la loro integrabilità nelle reti comunali e in quella provinciale.

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

Il progetto di riconversione delle viabilità di cantiere, funzionali alla costruzione delle opere, prevede che estesi tratti delle stesse (29 km) vengano riconvertite in viabilità interpoderali con funzione di riconnessione di fondi agricoli: tale viabilità interpoderaie ha anche al funzione di percorso ciclabile che si innesta sulla rete ciclopedonale esistente.

La riconversione della viabilità di cantiere è mirata a garantire la riconnessione necessaria ai fondi agricoli, il transito dei mezzi dei Consorzi di Bonifica, l'accessibilità ad impianti di trattamento acque dell'autostrada nonché un miglior inserimento dell'opera nel territorio. La possibilità di adoperare le piste di cantiere come viabilità ciclabili presenta pertanto problemi di sicurezza, per le inevitabili interferenze con la circolazione dei mezzi di servizio cui tale viabilità è in primo luogo dedicata.

La mitigazione dell'impatto sull'atmosfera è risolta solo attraverso le barriere acustiche se presenti e la vegetazione. La valutazione di tali impatti, e di quelli acustici, è conseguenza diretta degli esiti dello studio di traffico, sul quale sono già state espresse diverse osservazioni (si veda Osservazione n. 10).

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

OSSERVAZIONE N. 15

IN TUTTO IL TERRITORIO INTERESSATO: GARANTIRE IL MINOR INQUINAMENTO ACUSTICO E ATMOSFERICO ANCHE AGLI INSEDIAMENTI ABITATIVI IN PROSSIMITÀ DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE

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

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

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

M. L. ...

[Handwritten signatures and notes]

residenziali abitati. Va tuttavia chiarito che la presenza di un superamento dei limiti non comporta necessariamente la realizzazione di una opera di mitigazione. Infatti l'impatto acustico subito da alcuni recettori non è direttamente ascrivibile alle opere di progetto, ma è sovente determinato da altra viabilità, non oggetto dell'intervento, e sulla quale non si ha pertanto titolo di intervenire né con la pavimentazione, né con schermature antirumore. Saranno gli enti gestori di questa infrastruttura a doversi eventualmente far carico del risanamento acustico delle stesse, nell'ambito del piano poliennale di risanamento cui sono tenute a dare attuazione in base al citato D.M. Amb. 29 Novembre 2000*.

Le Amministrazioni osservanti non condividono quanto affermato, in quanto l'incremento del livello sonoro prodotto dalla nuova infrastruttura si aggiunge a quello dello stato di fatto, creando situazioni di ulteriore disagio. **SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGANO PREVISTE LE OPPORTUNE MITIGAZIONI IN TUTTE LE SITUAZIONI DI SUPERAMENTO DEL LIVELLO ACUSTICO AMMESSO.**

OSSERVAZIONE N. 16

MITIGAZIONI PER L'ABBATTIMENTO DI RUMORI, POLVERI, IMPATTI PERCETTIVI SULL'URBANIZZATO ESISTENTE

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

In proposito **SI OSSERVA CHE** la perimetrazione del Parco di Concordia - San Possidonio:

- 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

SI OSSERVA INOLTRE CHE nella parte nord del tracciato autostradale non sono previste barriere a protezione del parco stesso e delle attività che potrà ospitare dal punto di vista degli impatti acustici e atmosferici.

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

OSSERVAZIONE N. 17

MITIGAZIONI PER L'ABBATTIMENTO DEL RUMORE

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

SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO RISOLTO IN MODO INADEGUATO

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

- Per i recettori o gruppi di recettori 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 affida-

mento su interventi alla fonte (pavimentazioni a bassa rumorosità e/o fonoassorbenti), e solo nel caso tali interventi si rivelassero insufficienti si è proceduto al dimensionamento e posizionamento di opere di schermatura passiva (barriere antirumore).

— Nel caso invece di ricettori non mitigabili direttamente o esaustivamente, in quanto affetti principalmente dalla rumorosità generata da altre sorgenti di rumore, esterne all'area di intervento, sono possibili due strategie di mitigazione:

— nel caso di contributo non trascurabile alla rumorosità complessiva da parte dell'Autostrada Cispadana, che determina il superamento o l'aggravamento del superamento del limite "concorsuale", si provvede ad un intervento di mitigazione diretta sul ricettore;

— nel caso invece di ricettori impattati esclusivamente dal rumore generato da infrastrutture esterne a quelle di progetto, si demanda ai piani di risanamento di tali infrastrutture di farsi carico del rientro nei limiti di rumorosità".

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

- | | |
|--|-------|
| — Tipologia 1 - Barriera acustica opaca fonoassorbente. | 41,6% |
| — Tipologia 2 - Barriera acustica mista fonoassorbente - fonoisolante. | 46,7% |
| — Tipologie 3 e 4 - Barriera acustica fonoisolante trasparente tipo 1 e 2. | 11,7% |

SI OSSERVA CHE i pannelli opachi rappresentano oltre il 40% delle barriere da installare; e che l'insieme di pannelli opachi e misti raggiunge quasi il 90%, con seri pregiudizi alla intervisibilità territoriale. **SI CHIEDE PERTANTO DI RIVEDERE LA SCELTA DELLA TIPOLOGIA DELLE BARRIERE**, privilegiando quelle di tipo trasparente.

SI OSSERVA inoltre che le barriere previste sono a sviluppo verticale e che non è stata valutata la configurazione (sezione curvilinea) indicata nel parere espresso in Conferenza preliminare.

Quanto osservato si applica anche alla fase di cantierizzazione.

OSSERVAZIONE N. 18

INTERVENTI PASSIVI PER LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

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

SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO TRATTATO, in quanto per la valutazione dei ricettori interferiti è stata confermata la fascia di 250 m. ai due lati dell'autostrada e **SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGANO VALUTATI GLI INTERVENTI RICHIESTI.**

OSSERVAZIONE N. 19

CREAZIONE DI UNA ZONA DI RINATURALIZZAZIONE A SUD DEL TERRITORIO COMUNALE DI SAN POSSIDONIO (TERRITORIO CHE TERMINA A PONTE DI PIOPPA, ALLA FINE DI VIA MATTEOTTI), TENUTO CONTO CHE LA PERDITA DI BIODIVERSITÀ SARÀ DI RILEVANTE IMPORTANZA IN QUANTO L'AUTOSTRADA OCCUPERÀ BUONA PARTE DELLA ZRC (ZONA DI RIPOPOLAMENTO E CATTURA) LA CORTE, CHE SARÀ TAGLIATA IN TRE PARTI ANNULLANDO LA SUA FUNZIONE

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

assumere tale ruolo.

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.

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

Mirandola 31 gennaio 2013

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 MARCININI

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 MARINI BENATTI

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

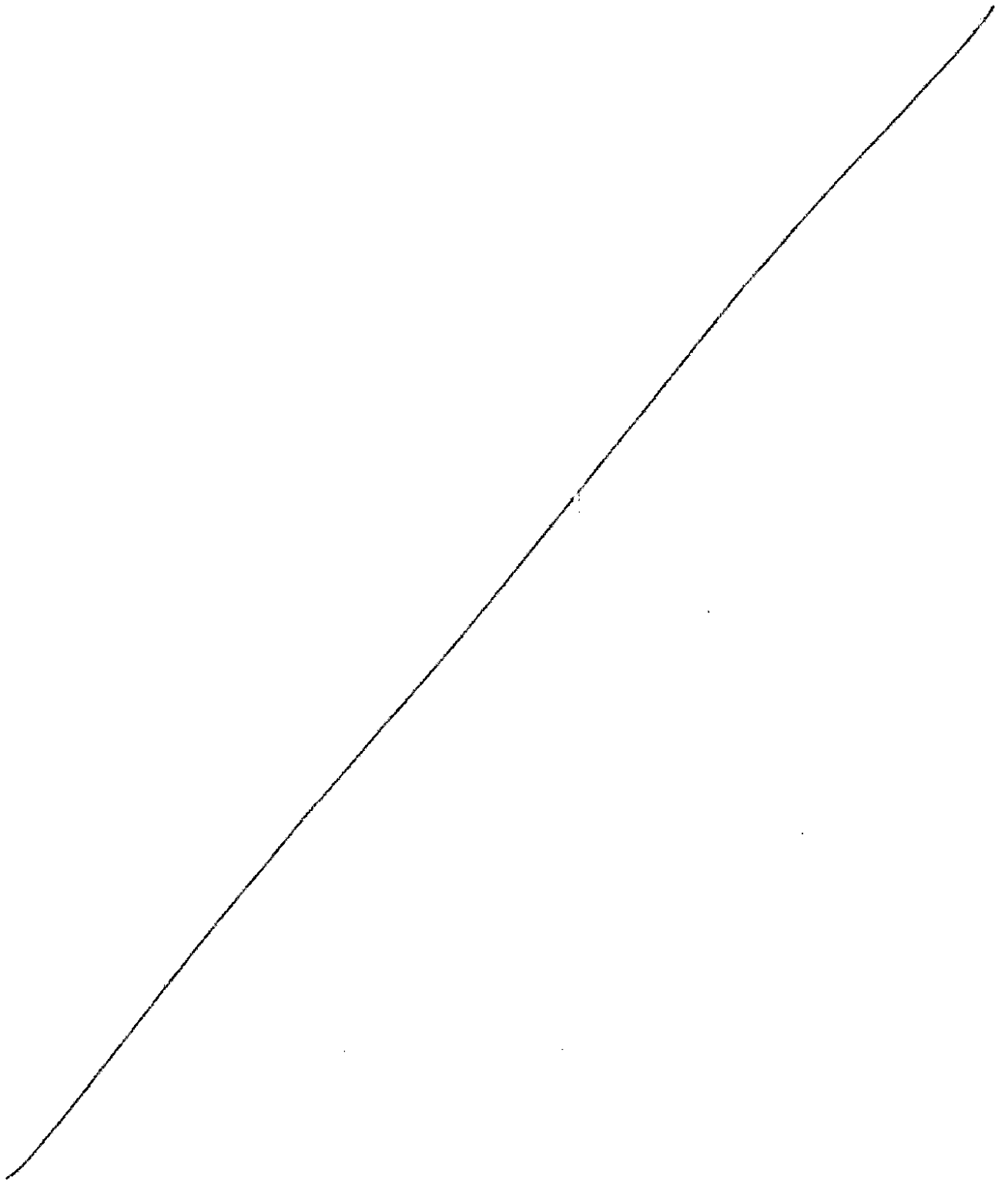
Il Sindaco pro-tempore

MARIO FERRARI

Comune di NOVI DI MODENA

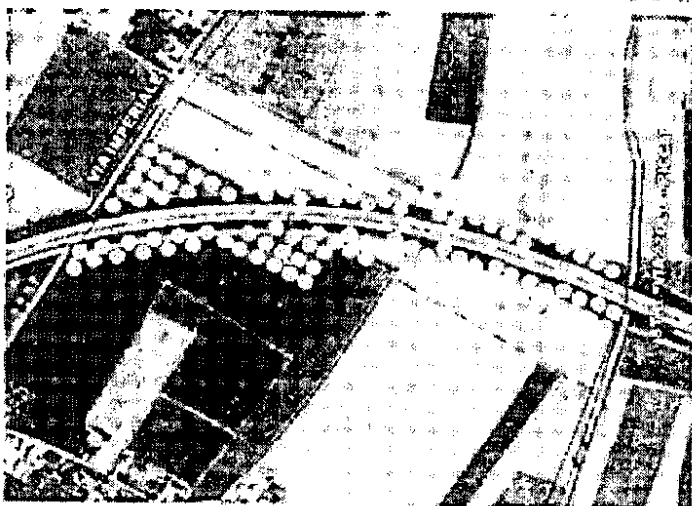
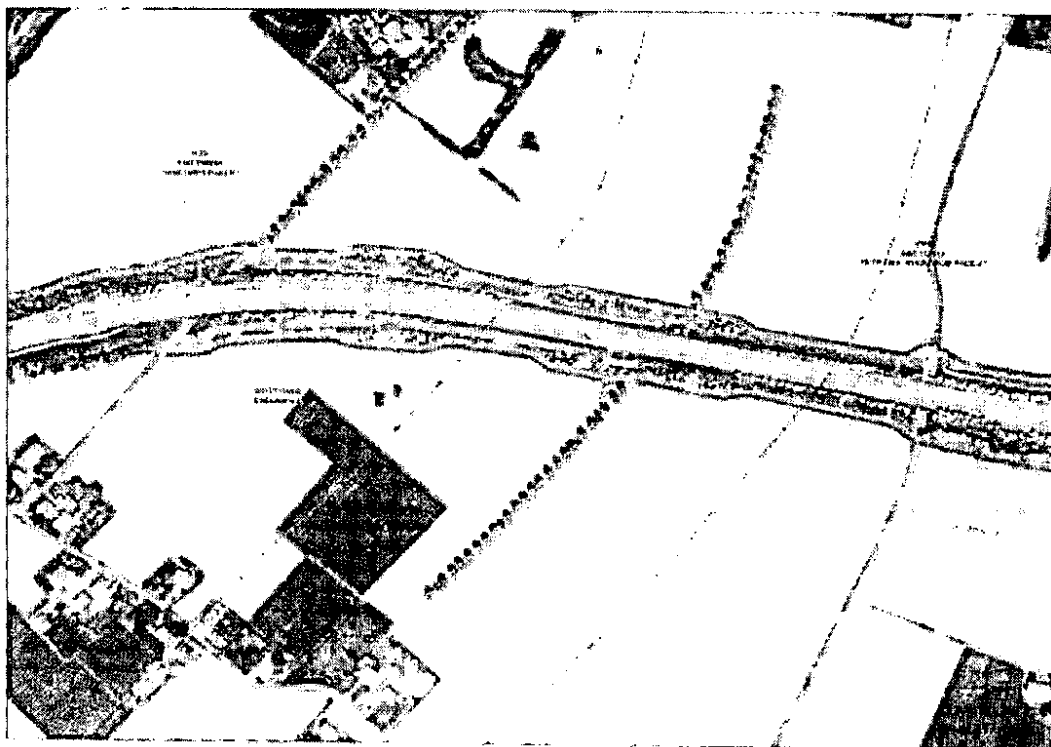
Il Sindaco pro-tempore

LUISA TURCI



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

OPERE DI MITIGAZIONE A PROTEZIONE DEGLI ABITATI

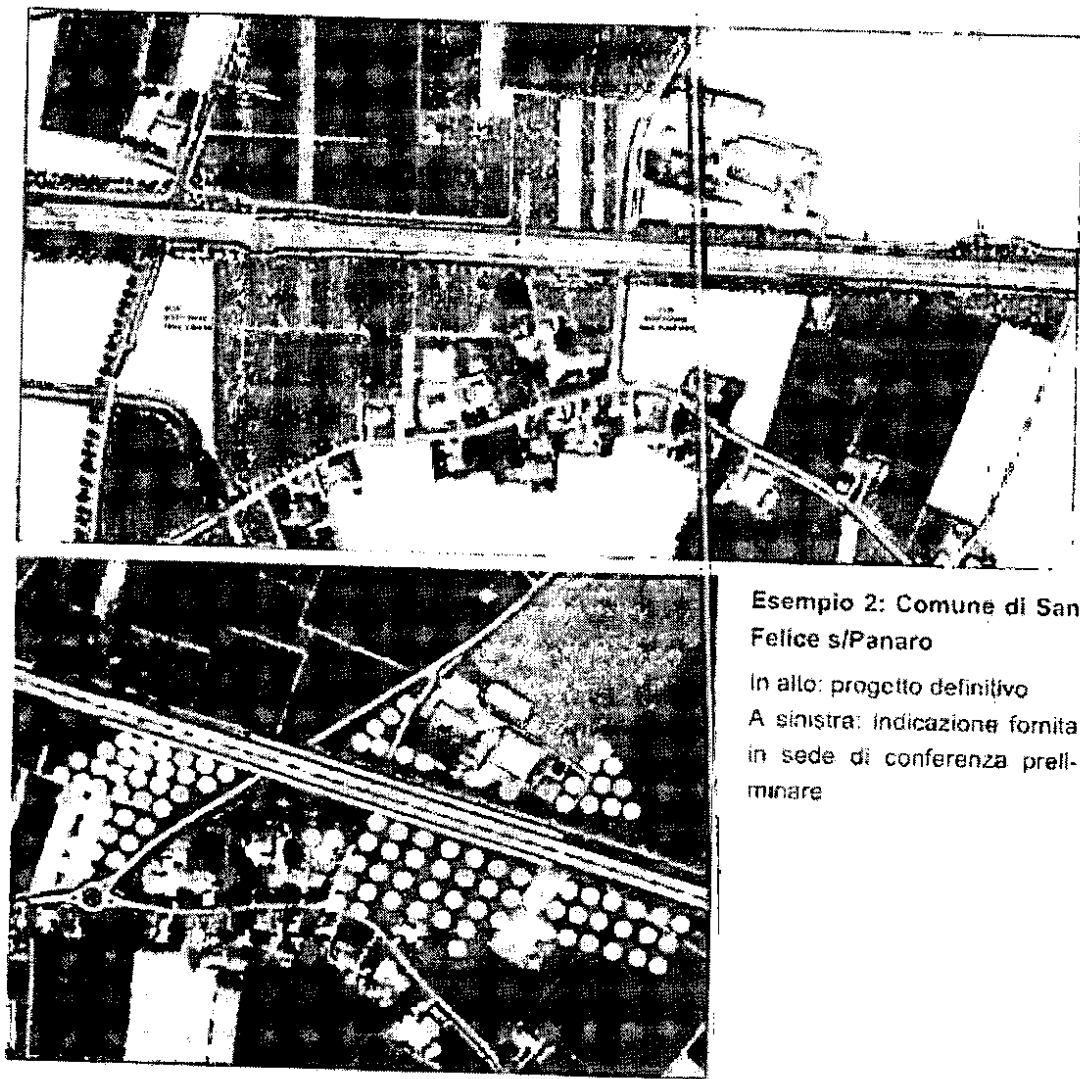


Esempio 1: Comune di Me-
dolla

In alto: progetto definitivo

A sinistra: indicazione fornita
in sede di conferenza prelimi-
nare

[Handwritten signatures and notes]



Esempio 2: Comune di San Felice s/Panaro

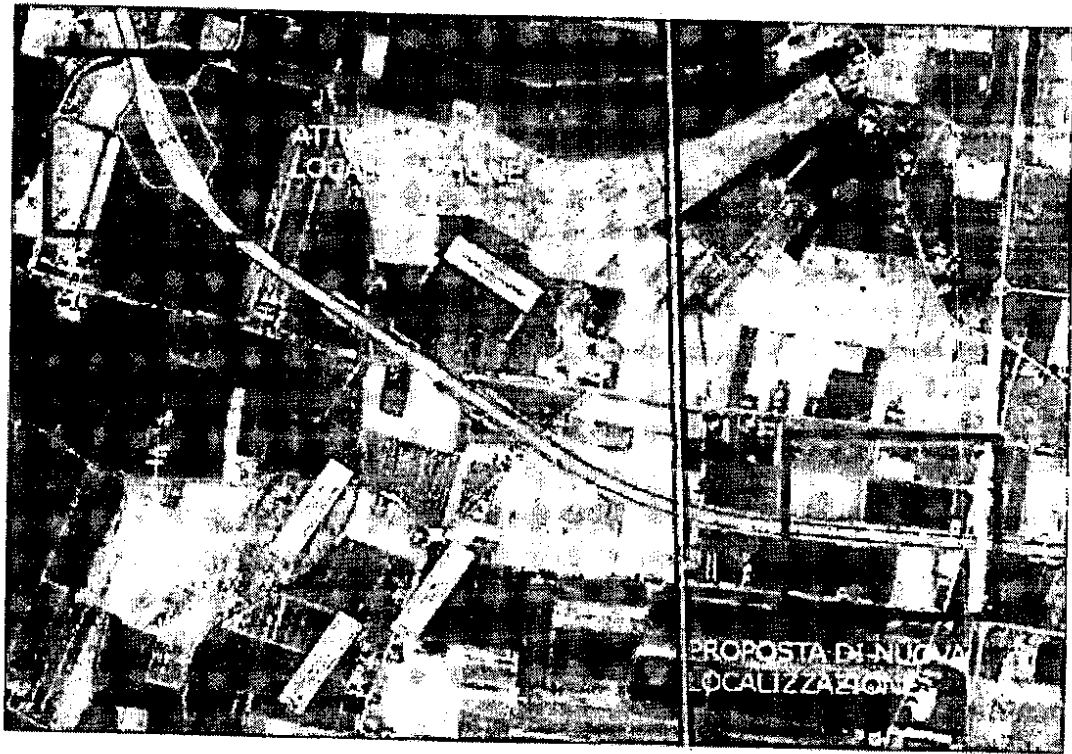
In alto: progetto definitivo
 A sinistra: indicazione fornita in sede di conferenza preliminare

Stalpa

pag. 20

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



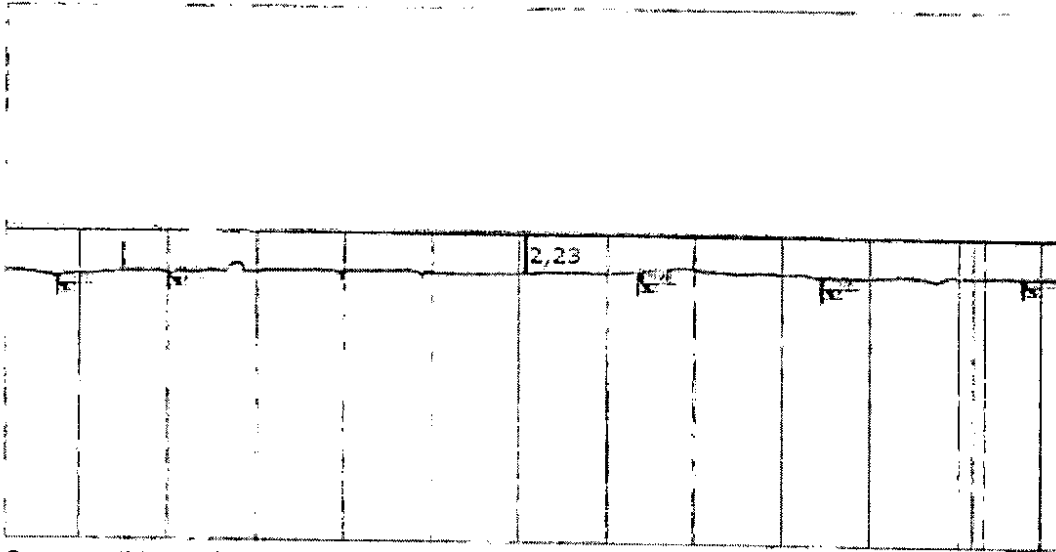
Esempio 4: comune di Mirandola: proposta di nuova localizzazione dell'autostazione maggiormente rispondente ai valori e alle esigenze del territorio.

11/03/19

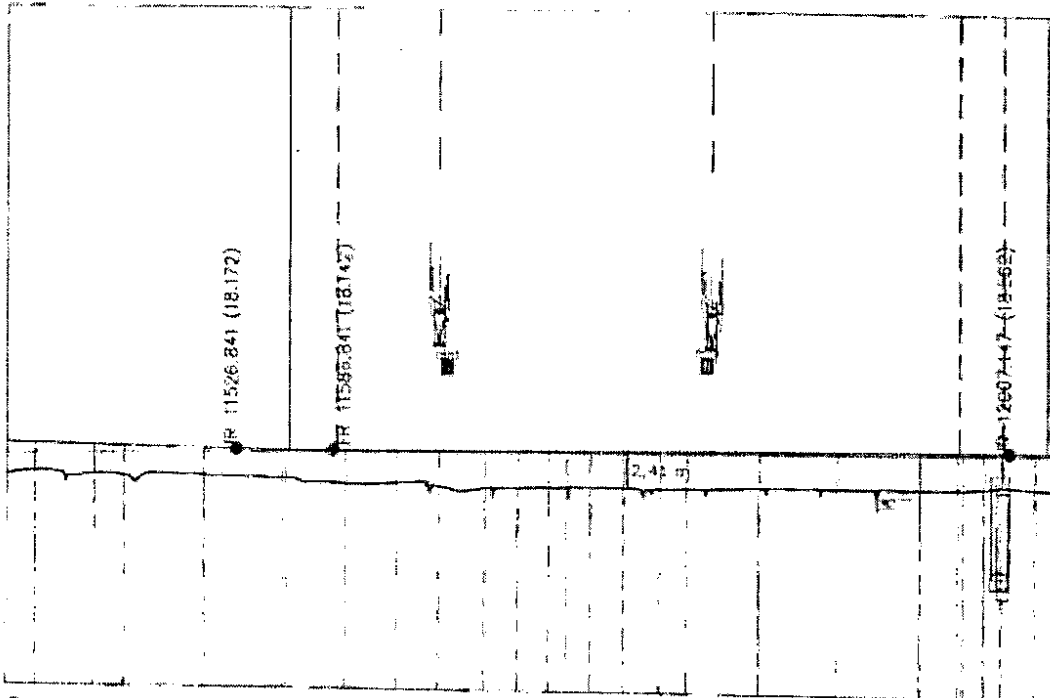
pag. 22

[Handwritten signatures and notes]

ALLEGATO 2 - ALTIMETRIE



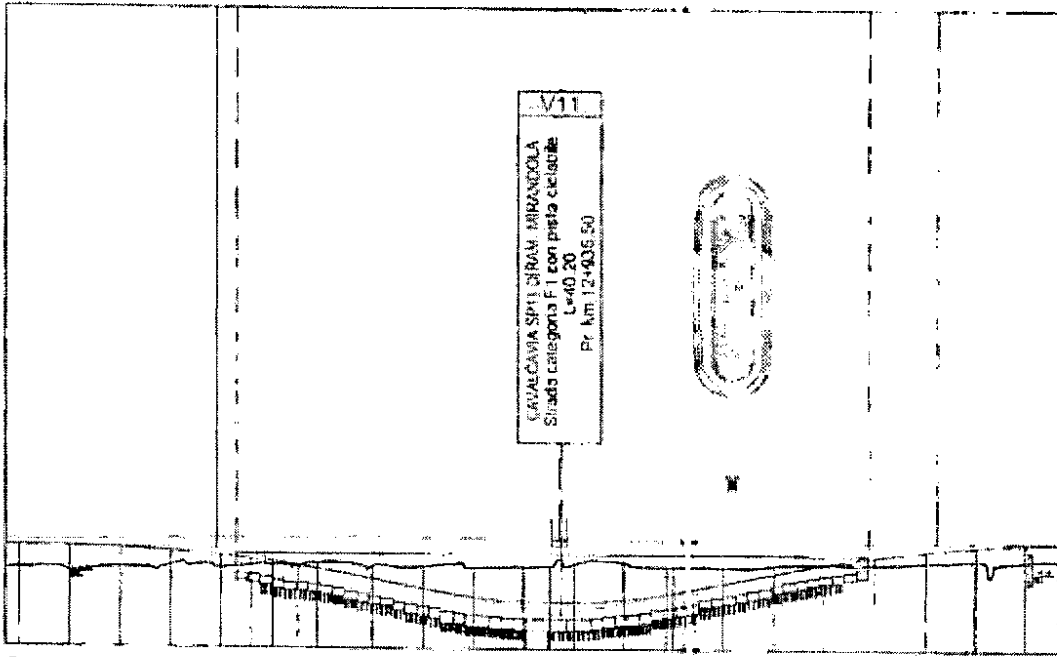
Comune di Novì di Modena: ad est del Caseificio



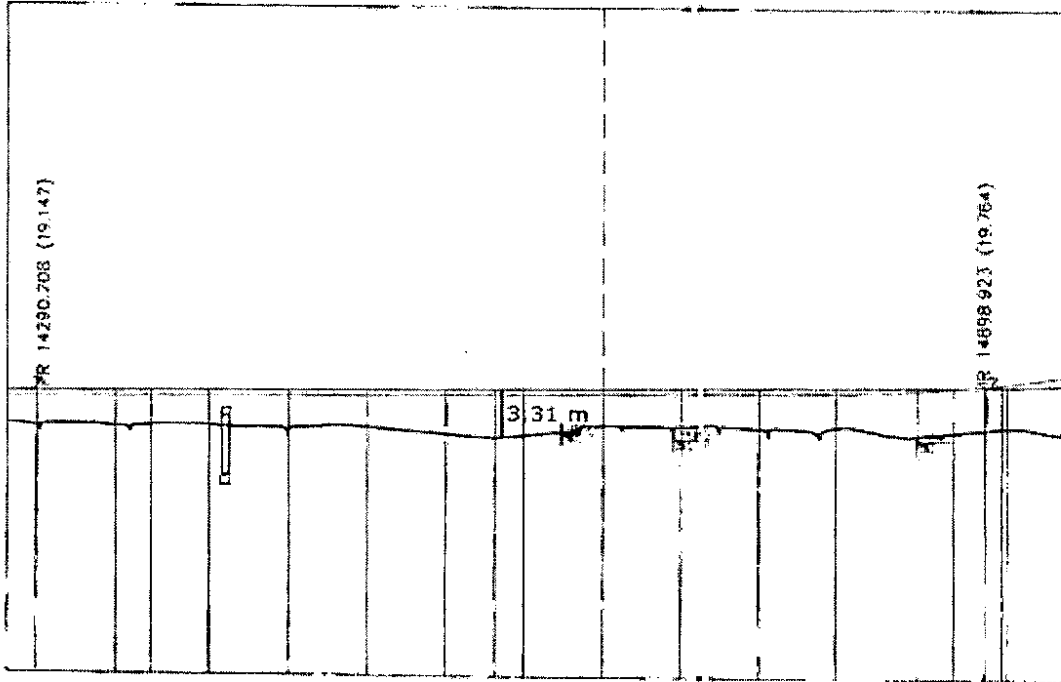
Comune di Concordia sulla Secchia: area del casello

[Handwritten signatures and notes]

pag 23



Comune di San Possidonio: attraversamento via per Mirandola



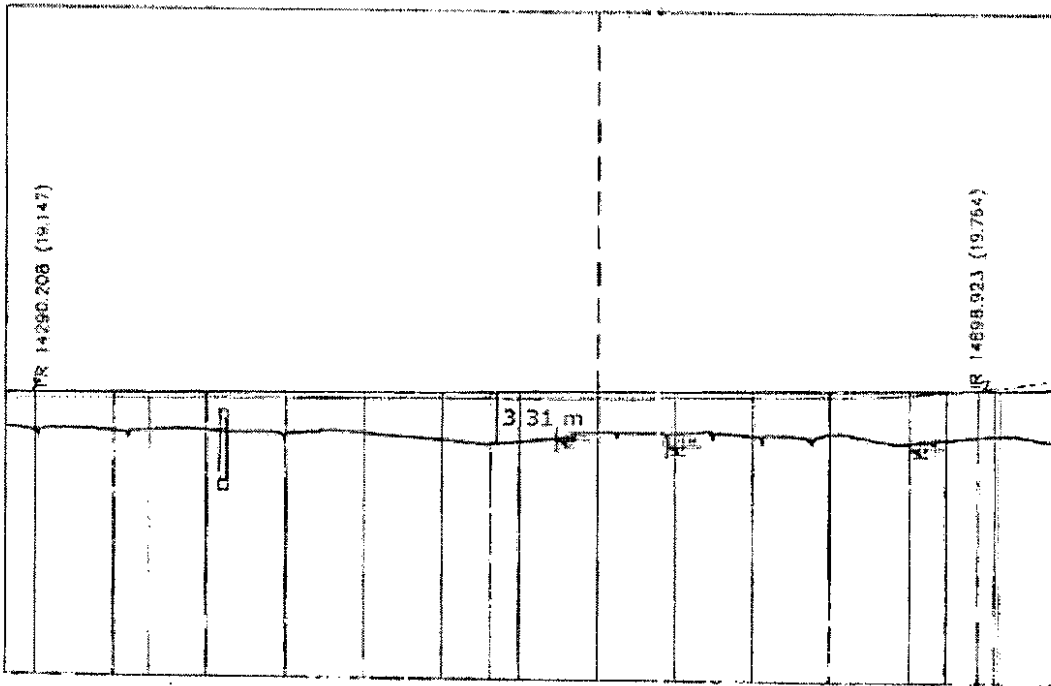
Comune di Mirandola: area stazione di servizio

M. G.

pag. 23

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Comune di San Felice s/Panaro: ad est del viadotto FFS3 Bologna-Verona

Handwritten notes and signatures:
 pag. 20
 [Signature]
 [Signature]
 [Signature]
 [Signature]