



COMUNE DI FERRARA



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

E.prot DVA - 2013 - 0023076 del 09/10/2013



COMUNE DI FERRARA
SETTORE ATTIVITA' INTERFUNZIONALI

P.zza del Municipio n.2
Tel. 0532/419326

P.G. n.

Ferrara, 03 Ottobre 2013

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 Roma
PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e.p.c. Alla Regione Emilia Romagna
Servizio Valutazione Impatto e Promozione e Sostenibilità Ambientale
Via Aldo Moro n. 52
40127 Bologna
Alla c.a Arch. Alessandro Maria di Stefano
PEC: vispa@postacert.regione.emilia-romagna.it



Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 – 24 – 25 – del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i. di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativa al progetto definitivo Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo – Rolo sulla A22 al casello Ferrara Sud sulla A13. **Trasmissione parere.**

Con la presente si trasmette il parere in merito all'oggetto

Premesso che:

- In data 05.10.2012 la Società Autostrada Regionale Cispdana ha trasmesso con propria nota, assunta dalla scrivente amministrazione con P.G. n. 73879 del 09.10.2012, la documentazione relativa al progetto definitivo dell'opera di cui all'oggetto, lo studio di impatto ambientale e la sintesi non tecnica;
- In data 10 10.2012 è stato pubblicato l'avviso di avvenuto deposito sui quotidiani Il Corriere della Sera, Il Resto del Carlino, La Gazzetta di Modena, nonché sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- Da tale data decorrono i termini del periodo di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico interessato;

- la procedura di V.I.A., comporta l'acquisizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;
- Le Amministrazioni, competenti in materia ambientale, devono rendere le proprie determinazioni entro 60 giorni dalla presentazione dell'istanza (art. 25, comma 3 del D.Lgs. n.152/06);
- la Regione Emilia – Romagna dovrà rilasciare il proprio parere, entro 90 giorni dalla presentazione dell'istanza, ai sensi dell'art. 25, comma 2 del D.Lgs n.152/06, dopo aver acquisito il parere delle provincie e dei Comuni interessati come disposto dall'art. 20 comma 1, della L.R. n.9/99;
- La Regione Emilia Romagna con propria nota del 26.10.2012 P.G. n.0251893 ha convocato le Amministrazioni interessate alla riunione istruttoria da tenersi il 07.11.2012;
- Il giorno 07.11.2012 si è tenuta la riunione istruttoria nella quale è stata illustrata la documentazione di progetto e il relativo SIA da parte del proponente;
- La Regione Emilia – Romagna con propria nota del 05.12.2012 P.G. n. 0286193 ha comunicato agli Enti che il loro parere di competenza poteva essere inviato entro 90 giorni dalla presentazione dell'istanza;
- Con nota del 09.01.2013 il Comune di Ferrara ha trasmesso alla Regione e al Ministero il proprio parere con le relative richieste di integrazione;
- In data 17.06.2013 il Ministero ha richiesto le integrazioni alla Società ARC S.p.A.;
- In data 02.08.2013 la Società ARC S.p.A ha presentato al Ministero e agli Enti competenti le integrazioni richieste;

Tutto ciò premesso si esprime parere favorevole con prescrizioni alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, riservandosi fin d'ora la possibilità di impartire ulteriori prescrizioni all'atto dell'approvazione del progetto esecutivo. Le prescrizioni, di seguito riportate sono suddivise per il quadro di riferimento programmatico, progettuale e ambientale.

Quadro di Riferimento Programmatico:

Conformità dell'opera con gli strumenti di pianificazione comunale

Piano Regolatore Generale - P.R.G. vigente (approvato con delibera Giunta Regionale n° 1309 del 11/04/1995) – l'opera risulta non conforme al P.R.G. vigente, in quanto non prevista da detto strumento, il quale, se ancora vigente al momento dell'approvazione del progetto definitivo dell'opera, dovrà essere adeguato.

Piano Strutturale Comunale - P.S.C. vigente (approvato con delibera Consiglio Comunale PG 21001 del 15/04/2009) – l'opera risulta conforme al P.S.C. vigente,

tenuto conto che l'art. 11, co. 4, delle NTA stabilisce che "le localizzazioni delle dotazioni infrastrutturali ed i relativi tracciati di progetto riportati nella tav. 4.1 sono indicativi e verranno precisati dai POC". Il progetto definitivo dell'opera ed i necessari vincoli preordinati agli espropri dovranno pertanto essere recepiti nel **Piano Operativo Comunale – POC** in corso di formazione.

Quadro di Riferimento Progettuale:

Questa Amministrazione in sede di richiesta di integrazioni al progetto definitivo sottoposto alla V.I.A. ha richiesto la valutazione di una diversa "soluzione funzionale" del casello Ferrara Sud allegando anche tavola specifica, rispetto a quella riportata nel progetto definitivo richiedendo un'analisi degli aspetti tecnici e degli impatti ambientali connessi.

Nella documentazione integrativa presentata dalla Società ARC S.p.A. viene riportata una risposta a tale integrazione nella quale viene indicato che la soluzione progettuale prevista nel progetto definitivo risulta essere migliore rispetto a quella proposta da questa Amministrazione.

La risposta fornita risulta però essere priva di qualsiasi elaborato grafico che dimostri la rispondenza di tali conclusioni e che dia la possibilità a questa Amministrazione di verificare il miglior effetto. Per quanto riguarda l'aspetto ambientale viene indicato che la soluzione proposta dall'Amministrazione risulta essere maggiormente impattante dal punto di vista paesaggistico, non viene detto null'altro sulle altre matrici ambientali interessate dalla realizzazione di un'infrastruttura di questa entità.

Si ritiene pertanto di ribadire nuovamente il concetto che in sede di progettazione esecutiva venga tenuta in considerazione la proposta progettuale presentata da questa amministrazione che si riporta in Allegato, che a nostro avviso risulta essere migliorativa in quanto:

- o Riduce il consumo di suolo e la frammentazione delle proprietà agricole interessate: infatti, mentre la soluzione proposta da ARC occupa, per lo svincolo raccordo Ferrara/SS64 ed il raccordo con la tangenziale Ovest, una superficie pari a 13,7 ha, impegnando terreni produttivi agricoli sia in destra che in sinistra della SS64, la soluzione proposta dal Comune di Ferrara impegna terreni solo in sinistra della SS64 per una superficie pari a 11,7 ha, con un risparmio di suolo di circa 20.000 mq; viene inoltre interessato un numero inferiore di aziende agricole e non viene compromesso un settore importante di territorio a est della SS64 che potrebbe essere utilizzato per futuri sviluppi della città.
- o Semplifica il raccordo fra il casello autostradale, la SS64 e la tangenziale Ovest di ingresso alla città, evitando un nodo, come quello proposto da ARC sulla SS64, in

cui confluiscono viabilità territoriale e strade secondarie con prevedibili difficoltà di funzionamento.

- Consente una perfetta interazione e funzionalità complessiva del sistema delle infrastrutture Cispadana e Tangenziale Ovest, interventi importanti per il nostro territorio per consentire una diminuzione del traffico sulle arterie secondarie di accesso alla città;
- Consente di far confluire il traffico in uscita dal casello autostradale di Ferrara Sud sulla Tangenziale Ovest, impedendo che i flussi di traffico, per il raggiungimento del centro cittadino, sfruttino esclusivamente la Via Bologna determinando congestioni e rallentamenti, con inevitabili ripercussioni in termini di inquinamento atmosferico e acustico in zone della città che presentano una elevata densità abitativa;
- Consente di evitare la costruzione di un anello stradale (autostrada/tangenziale) che accerchia il centro abitato dell'Uccellino;
- Consente inoltre di realizzare la rotatoria, che collega la tangenziale ovest con la SS64, all'intersezione con la Via Corazza (poco più a sud del punto ipotizzato nel progetto definitivo) in modo da migliorare il collegamento con la frazione di San Martino e al contempo allontanarsi dalla rotatoria che è stata costruita all'intersezione con la SP8 Via Poggio Renatico dalla Provincia di Ferrara. Con lo spostamento della rotatoria a sud viene mantenuto l'innesto di Via Falce sulla via Bologna che nella soluzione ipotizzata viene invece collegata alla rotatoria attraverso una strada che oggi dà accesso a sole proprietà private.

Si chiede inoltre di fornire giustificazione al fatto che lo svincolo di Ferrara sud sia stato previsto della tipologia a trombetta a differenza della tipologia a racchetta prevista per gli altri svincoli.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte si prescrive:

1. Per gli interventi che riguardano il territorio Comunale, in particolare per quanto riguarda la progettazione del Casello Ferrara Sud, si richiede l'istituzione di un tavolo tecnico, nel quale il Comune di Ferrara, con i vari servizi interessati, sia chiamato ad esprimere un parere vincolante sulle varie soluzioni progettuali proposte dal punto di vista della conformità urbanistica, ambientale e della mobilità;
2. Che anche lo svincolo di Ferrara sud venga previsto della tipologia a racchetta, come tutti gli altri svincoli. Tale configurazione, essendo molto compatta, occupa una minore porzione di territorio rispetto alla tipologia "a trombetta"; inoltre non presenta tratti bidirezionali e manovre indirette, aumentando conseguentemente la sicurezza della circolazione.

3. la realizzazione delle 4 rotonde, chiamate nel progetto R1 (Tangenziale Ovest di Ferrara – SS64), R2 (Tangenziale Ovest di Ferrara – via Uccellino), R3 (Tangenziale Ovest di Ferrara – nuova bretella coll SS64) e R4 (SS64 - nuova bretella coll SS64) dovranno essere realizzate totalmente a carico della Società ARC.
4. In merito alle opere di viabilità complementari, si vuole infine ribadire quanto riportato nel "Verbale d'intesa tra la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Ferrara ed i Comuni di Cento, S. Agostino, Poggio Renatico, Ferrara, Bondeno, Vigarano Mainarda e Mirabello per le Opere di Viabilità complementari agli interventi previsti nell'ambito delle opere riguardanti la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana per ovviare ai disagi del traffico nelle arterie dei centri abitati." allegato (A) alla delibera di Giunta comunale del 28 giugno 2011, dove si evidenziano i nuovi tratti di viabilità "complementari" di raccordo con il sistema viario.

In particolare nel Comune di Ferrara, per migliorare l'inserimento dell'autostrada Cispadana nel territorio e per meglio raccorderla al sistema viabile esistente con l'obiettivo di creare il minor impatto da traffico sui centri abitati, la priorità rimane quella della realizzazione del collegamento tra la S.P. 69 Virgiliana e la S.P. 66 per Cento in proseguimento della già realizzata bretella tra la Virgiliana e la via Finati in località Porotto.

Quadro di riferimento Ambientale:

Atmosfera

Fase di cantiere

1. I mezzi per il trasporto degli inerti dovranno essere muniti di un sistema di copertura dei cassoni con teloni;
2. Le strade di accesso da e per i cantieri, i depositi di terre, i depositi di materie prime ed inerti dovranno essere costantemente mantenute umidificate al fine di evitare sollevamenti e rilasci di polvere presso i ricettori limitrofi;
3. Dovrà essere valutata, in fase di accantieramento, la possibilità di utilizzare dei particolari dispositivi, che consentano la protezione dalle emissioni di polveri dei ricettori più prossimi;
4. Per quanto riguarda il campo base previsto presso il Casello di Ferrara Sud dovrà essere presentato, in sede di progetto esecutivo e prima dell'accantieramento uno schema dettagliato dell'area di cantiere con la descrizione dei principali impianti e sorgenti di emissioni in atmosfera siano esse convogliate e/o diffuse. In tale sede dovranno essere riportati tutti i dispositivi che si intendono mettere in atto per limitare tali emissioni;

Mobilità:

Fase di cantiere:

1. Prima della fase di accantieramento, all'interno del territorio comunale, dovrà essere presentato, con congruo anticipo al competente servizio del Comune di Ferrara, un dettagliato piano del traffico, che metta in evidenza i flussi di traffico aggiornati in funzione delle reali condizioni della circolazione presente nel sito di intervento. Tale piano dovrà valutare le possibili sovrapposizioni con altri cantieri presenti nelle vicinanze che potrebbero determinare effetti sinergici. In tale piano dovranno essere riportate le eventuali soluzioni progettuali applicabili per limitare l'impatto, nonché la disposizione della segnaletica orizzontale e della segnaletica verticale ed eventuale segnaletica luminosa di preavviso (Pannello a Messaggio Variabile). Tali valutazioni dovranno essere maggiormente approfondite per quanto riguarda il campo base previsto presso il casello di Ferrara Sud;

Fase di esercizio:

2. Con riferimento all'anno 2017 anno ipotizzato come apertura della nuova infrastruttura stradale dovrà essere condotto un monitoraggio dei flussi di traffico al fine di validare i risultati riportati nel SIA. Tale monitoraggio dovrà essere esteso, oltre che all'asse principale dell'infrastruttura, anche alle principali arterie secondarie di accesso, concordandolo preventivamente con i competenti Servizi di questa Amministrazione. I risultati di tali monitoraggi dovranno essere consegnati anche al Comune di Ferrara;
3. Tale monitoraggio dovrà essere ripetuto in condizioni di entrata a regime della nuova infrastruttura, anno 2020, nelle medesime condizioni esplicitate nel punto precedente;

Acque superficiali e sotterranee:

Fase di cantiere:

1. In sede di progetto esecutivo dell'opera dovranno essere approfonditi nel dettaglio le interferenze con gli Scoli Consortili e dovranno essere descritte tutte le opere che si intendono realizzare per consentire il regolare deflusso delle acque;
2. Prima dell'accantieramento dovrà essere, per ogni cantiere per i quali non è possibile convogliare le acque reflue in pubblica fognatura, presentata istanza di autorizzazione allo scarico fuori dalla pubblica fognatura al competente Ente. Dovrà essere inoltre presentata una planimetria con l'indicazione della disposizione planimetrica della rete delle acque nere, meteoriche e di dilavamento con l'indicazione degli eventuali dispositivi di trattamento e dei relativi punti di scarico; non dovranno essere utilizzati maceri per la raccolta di acque provenienti dalla strada,

3. Per la realizzazione delle fondazioni profonde dovranno essere utilizzate tecnologie e tipologia di materiali che consentano di limitare gli impatti sulle acque di falda e sulle costruzioni limitrofe e sulle sponde dei corsi d'acqua;
4. La sistemazione plano-altimetrica delle aree oggetto di intervento dovrà essere effettuata senza alterazione delle linee di sgrondo delle acque meteoriche delle aree limitrofe al fine di evitare ristagni di acque o allagamenti. Nel caso cui tali linee di sgrondo venissero interrotte dovranno essere posti in essere tutti i dispositivi necessari atti a garantirne la continuità e quindi consentire il regolare scolo dei terreni afferenti;

Fase di esercizio:

5. I fossetti di guardia della nuova arteria dovranno essere oggetto di costante manutenzione al fine di consentire il deflusso delle acque meteoriche di dilavamento derivanti direttamente dalla strada e anche delle eventuali acque di scolo derivanti dai terreni limitrofi;
6. I manufatti al servizio della rete di scolo delle acque meteoriche e di dilavamento dovranno essere costantemente oggetto di manutenzione al fine di evitare rilasci di sostanze inquinanti all'interno dei corpi idrici superficiali. Si dovrà porre particolare attenzione ai manufatti per il trattamento delle acque di prima pioggia e dei disoleatori; Si dovrà porre attenzione anche alle conseguenze dell'uso dei sali antighiaccio che potrebbero essere sparsi sulla strada per necessità e che potrebbero aumentare la salinità delle acque dolci circostanti con conseguenze su flora e fauna, adottando tecniche specifiche di smaltimento-mitigazione.
7. Lo scarico delle acque di dilavamento della sede stradale, così come previsto nel progetto presentato, dovrà essere oggetto di specifica autorizzazione;
8. Lo scarico delle acque reflue derivanti dalle autostazioni, considerato che avvengono fuori dalla pubblica fognatura dovranno essere oggetto di specifica autorizzazione rilasciata dall'autorità competente;

Suolo, sottosuolo:

Fase di cantiere:

1. In fase di realizzazione dell'opera dovrà essere verificata l'esistenza di potenziali fonti di contaminazione e di situazioni di contaminazione secondo quanto previsto dalle norme della Parte IV, Titolo V del D.Lgs n.152/06 e s.m.i.. Per 'situazioni indicative di contaminazione del sito' si intende la presenza di serbatoi, serbatoi interrati, vasche, zone di stoccaggio, pregresse demolizioni con produzione di materiale contenente amianto lasciato in loco, maceri colmati da materiali di dubbia provenienza o qualsiasi altra situazione sintomatica di pregresse attività produttive, su tutta la superficie interessata dal Piano . Ove risulti, sul sito l'esistenza di una

contaminazione o di una potenziale contaminazione, così come definita dal D.Lgs. n.152/06, il sito interessato dovrà essere sottoposto alle necessarie misure di prevenzione, di messa in sicurezza, interventi di bonifica e ripristino ambientale secondo le procedure operative di cui all'art. 242 e ss. del D.Lgs. n.152/06. In tal caso, i soggetti attuatori, non appena rilevato il superamento o il pericolo concreto ed attuale del superamento delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC), dovranno darne comunicazione secondo quanto previsto dagli artt. 242 e 245 del Decreto sopra citato, assumendosi integralmente l'onere per la realizzazione degli interventi necessari.

2. Nei cantieri se è previsto l'utilizzo di serbatoi per lo stoccaggio di oli e carburanti dovranno essere adottati tutti i dispositivi necessari per evitare fenomeni di inquinamento del suolo e sottosuolo;
3. Per quanto riguarda il campo base previsto presso il Casello di Ferrara Sud dovrà essere presentato prima dell'accantieramento uno schema dettagliato dell'area di cantiere con la descrizione dei principali impianti tecnologici utilizzati per la preparazione dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera. In funzione dei vari impianti previsti in tale cantiere dovranno essere riportate anche tutti i dispositivi che si intendono mettere in atto per limitare possibili impatti;
4. Nella documentazione analizzata viene allegato un elaborato di progetto "Piano di gestione operativa delle terre e rocce da scavo" redatto ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n.152/2006, essendo tale documento stato redatto precedentemente all'entrata in vigore del D.M. 161/2012, si ritiene pertanto che il Piano di Utilizzo debba essere autorizzato da Codesto Ministero nell'ambito della procedura di V.I.A.

Rumore:

Considerato che nella documentazione analizzata e nelle relative integrazioni non è stata trovata alcuna considerazione, per quanto riguarda il territorio del Comune di Ferrara, in merito all'impatto acustico derivante dalla fase di cantiere e di esercizio della nuova infrastruttura stradale in progetto. Anche negli elaborati grafici allegati agli studi, nei quali viene indicato la collocazione planimetrica delle barriere acustiche che si intendono realizzare, non è stato trovato il territorio del Comune di Ferrara.

A seguito di tali considerazioni si richiede che venga prescritto per la:

1. In sede di progetto esecutivo venga fornito un elaborato di valutazione previsionale di impatto acustico per quanto riguarda il tratto di infrastruttura che interessa il territorio del Comune di Ferrara. Tale valutazione dovrà mettere in evidenza i ricettori che sono stati considerati e gli eventuali interventi di bonifica acustica che si intendono realizzare;

Fase di cantiere:

2. Per ogni cantiere, sul territorio comunale, dovrà essere richiesta autorizzazione in deroga ai limiti di rumore al competente servizio del Comune di Ferrara, corredata di adeguata documentazione di valutazione previsionale di impatto acustico nella quale dovranno essere riportate le eventuali opere di mitigazione che si intendono adottare;

Fase di esercizio

3. Con riferimento all'anno 2017 anno ipotizzato come apertura della nuova infrastruttura stradale dovrà essere condotto un monitoraggio del rumore in corrispondenza dei ricettori potenzialmente esposti. Tale monitoraggio dovrà essere condotto in corrispondenza del monitoraggio dei flussi di traffico;
4. Tale monitoraggio dovrà essere ripetuto in condizioni di entrata a regime della nuova infrastruttura;
5. Qualora si evidenziassero dei superamenti dei limiti previsti dalla normativa vigente dovranno essere realizzate tutti gli interventi di bonifica acustica che si rendono necessari. Tali interventi potranno essere realizzati direttamente sulla sorgente, sulla linea di propagazione del rumore o anche direttamente sui ricettori;

Flora, Fauna ed Ecosistemi:

Fase di cantiere:

1. Durante la fase di cantiere dovranno essere adottati accorgimenti (barriere temporanee in polipropilene) per evitare che i vari scavi, fosse, buche, ecc. possano trasformarsi in trappole permanenti e letali per anfibi e rettili (adulti o forme giovanili), e per evitare lo schiacciamento da parte dei mezzi di cantiere. In pratica, tutta la zona dai cantieri va isolata da queste barriere alte circa 30 cm sopra il suolo e infilate nel suolo per circa 20 cm (altezza totale della fascia propilenica 50 cm). Adottare anche dispositivi (rampe in legno poco inclinate) atti a consentire la risalita di organismi (insetti in particolare libellule e damigelle) che dovessero riprodursi in pozze determinate dai lavori stessi.

Prima dell'accantieramento, valutare la presenza in zona di piante esotiche invasive che potrebbero approfittare dei disturbi del suolo per colonizzare vaste aree.

Fase di esercizio:

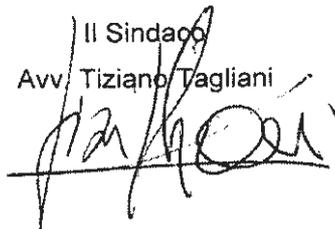
2. Dovranno essere condotte costanti e programmate attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e di integrazione delle aree verdi realizzate per la mitigazione e compensazione degli impatti generati dalla infrastruttura sulla flora e fauna;

3. Dovrà essere condotto in accordo con il Comune di Ferrara un monitoraggio della fauna selvatica stanziale che usufruisce del microhabitat creati dal nuovo ecosistema.
4. Dovranno essere condotte le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sui dispositivi realizzati per consentire il passaggio della fauna al di fuori della carreggiata stradale al fine di mantenere nel tempo la loro perfetta efficienza;
5. Dovrà essere valutata l'opportunità di realizzare comunque delle barriere (reti, barriere in cemento di forma opportuna, ecc.) a separazione fra zone rinaturalizzate e la carreggiata;

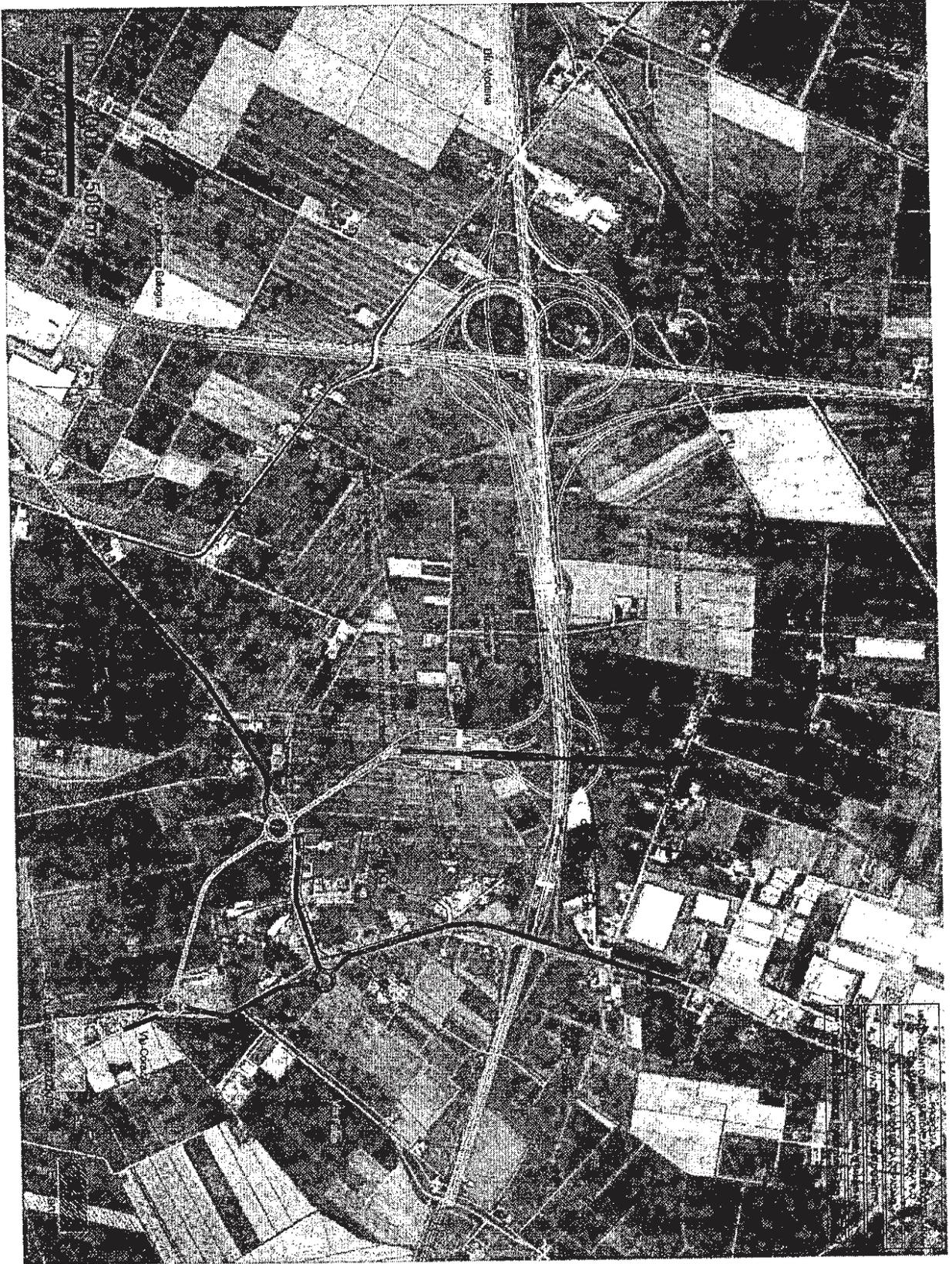
Opere di compensazione

1. In sede di progetto esecutivo, in accordo anche con questa amministrazione dovranno essere previsti e progettati interventi di recupero delle aree che, nella realizzazione del progetto, non risultino più funzionali all'esercizio autostradale dell'opera. In particolare dovranno essere previsti e realizzati interventi di rinaturalizzazione e aree verdi, tali interventi dovranno essere previsti anche nelle aree a ridosso dell'infrastruttura.

Il Sindaco
Avv. Tiziano Tagliani



ALLEGATO:

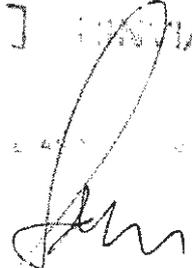


La Giunta ... 08/10/13

- ...
- ... in seguenti modi:
.....
.....
.....
.....

NON APPROVA

...



R. SINGHETTI

Perrone Raffaele

Da: comune.ferrara@cert.comune.fe.it
Inviato: martedì 8 ottobre 2013 17.28
A: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it;
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Invio documentazione registrata in uscita con id. 81813/2013/2013 del 08/10/2013 alle ore 17:27
Allegati: segnatura.xml; Parere Cispadana 8 ottobre 2013.pdf

L'Amministrazione [c_ferrara] Comune di Ferrara, Area Organizzativa Omogenea [A00CMFE] Comune di Ferrara Vi invia tramite Casella Istituzionale la documentazione di cui siete destinatari e che è stata registrata in uscita con id. 81813/2013/2013 del 08/10/2013 alle ore 17:27. Cordiali saluti.