



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

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

Novi di Modena, 22.10.2013

Prot. Gen. N. _____



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

E.prot DVA-2013-0024159 del 22/10/2013

Al

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione generale per le valutazioni ambientali

Via Cristoforo Colombo, n. 44

00147 Roma

Alla

Regione Emilia-Romagna

Servizio Valutazione d'Impatto e Promozione

Sostenibilità Ambientale

Viale della Fiera, n. 8

40127 Bologna (BO)



Oggetto: Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.

Determinazioni dei Comuni di Camposanto, Cavezzo, Concordia sulla Secchia, Finale Emilia, Medolla, Mirandola, San Felice sul Panaro, San Possidonio, San Prospero (facenti parte dell'Unione Comuni Modenesi Area Nord) e del Comune di Novi di Modena ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/2006

Trasmissione dell'atto deliberativo della Giunta Comunale (DGC n.112 del 08.01.2013) e del documento di determinazioni approvato e sottoscritto dal Sindaco del Comune di Novi di Modena.

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;
- Le osservazioni presentate a gennaio 2013 dai comuni scriventi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali, e alla Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione d'Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- La richiesta di integrazioni espressa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali U prot DVA-2013-0014126 del 17.06.2013 con cui si richiede a Soc. Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. di fornire integrazioni alla documentazione presentata ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie;
- Le integrazioni presentate da ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. in data 09.08.2013 al prot. n. 9376;

ESPRIMONO LE PROPRIE DETERMINAZIONI

ai sensi dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" sulla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale relativa al progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana.

PREMESSA

I contenuti della presente osservazione discendono da quanto espresso dalle Amministrazioni comunali scriventi 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.

Il presente parere ribadisce gli aspetti che le Amministrazioni scriventi considerano non ancora risolti, esprimendoli come condizioni alla espressione del parere favorevole, prescrivendo allo stesso tempo di affrontarli e portarli ad una soluzione condivisa che sia la più opportuna per il successo dell'iniziativa.

VALUTATO

- che il progetto dell'infrastruttura prevede sul territorio dei Comuni scriventi - accanto alla realizzazione del tracciato autostradale - anche quella di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico, che comportano inevitabili ricadute negative sotto il profilo ambientale e territoriale
- pur rimandando alla Conferenza di Servizi sul progetto definitivo e di Accordo di Programma le valutazioni su tutti gli aspetti progettuali e di inserimento che non hanno rilevanza sull'ambiente e sulle comunità e sulle non soddisfacenti risposte progettuali del proponente su tali aspetti, si

ribadisce che dovranno essere affrontati e risolti con l'elaborazione di documentazione progettuale nell'ambito delle procedure relative all'approvazione del Progetto Definitivo

SI ESPRIME

parere **FAVOREVOLE** alla realizzazione dell'opera in esame a condizione che vengano rispettate le seguenti **PRESCRIZIONI** che si configurano quali elementi essenziali per una progettazione dell'opera infrastrutturale compatibile con il sistema ambientale in cui si inserisce

A. PROGRAMMA DI GESTIONE E MANUTENZIONE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE TALE DA ASSICURARNE LA COSTANTE FUNZIONALITÀ

Le Amministrazioni scriventi hanno sottolineato che 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. La stessa richiesta (ID 1.4) è stata formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Le Amministrazioni rilevano 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.

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

Le Amministrazioni scriventi hanno sottolineato che 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, chiedendo che, al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, il progetto definitivo preveda aree destinate al rimboschimento e a nuove sistemazioni paesaggistiche, programmando 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. La stessa richiesta (ID 4.47) è stata formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Poiché permane una incongruenza tra la "Relazione di ottemperanza" allegata al progetto definitivo (inizio lavori al 12° mese) e il cronoprogramma delle opere (svolgimento tra il 29° e il 41° mese), si prescrive che venga ridefinita la tempistica prevista fissando nuovi tempi per il completamento di tutte le opere a verde che non interagiscono direttamente con la costruzione dell'autostrada, con l'obiettivo di avere – all'avvio dell'esercizio – un insieme di mitigazioni a verde già strutturate, tali da svolgere sin dall'inizio la propria funzione.

C. POLI ESTRATTIVI

Si prende atto favorevolmente delle attività sviluppate per la definizione di nuovi poli estrattivi con le caratteristiche richieste, e si rimandano le determinazioni conclusive in sede di Conferenza dei servizi sul progetto definitivo.

D. VIABILITÀ DI CANTIERE

Pur prendendo atto favorevolmente della modifica alla localizzazione dei poli estrattivi, tale da risolvere in parte il problema dell'attraversamento di centri abitati da parte di mezzi operativi, si ribadisce la prescrizione di una revisione della pianificazione della viabilità di cantiere escludendo completamente il passaggio attraverso centri abitati, fatta eccezione per i mezzi di trasporto degli addetti. 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.

E. OPERE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE E DI RIFORESTAZIONE

Il disegno delle opere di mitigazione a verde non deve accentuare il carattere di "linearità" 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).

Si prende atto della risposta fornita ma si ribadisce che le opere di mitigazione a verde dovranno evitare il carattere di linearità; in particolare si prescrivono ulteriori fasce boscate compensative e/o piantumazione di essenze arboreo/arbustive con apparato fogliare in grado di massimizzare gli effetti di trattenuta degli inquinanti

- in corrispondenza del lato sud delle rampe di accesso al Casello di Concordia – San Possidonio – Mirandola, anche in relazione alla quota delle rampe stesse rispetto al piano di campagna e alla presenza di abitati in prossimità dello svincolo
- in corrispondenza degli insediamenti di via Camurana a Medolla
- in corrispondenza degli insediamenti di via Villa Gardè in comune di San Felice sul Panaro e dell'azienda agricola a nord della stessa località:
- in corrispondenza del nuovo polo scolastico di San Felice sul Panaro

Inoltre, si prescrive di:

- sviluppare l'integrazione delle reti di percorsi ciclabili alla componente di mobilità lenta quotidiana per i percorsi casa-lavoro, casa-scuola, ecc., proposito delle reti di itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio;
- precisare le relazioni fra l'infrastruttura e l'offerta identitaria e agroalimentare del territorio novese nei pressi del Caseificio Razionale Novese, rispetto alla gestione futura;
- definire, in accordo con l'Amministrazione comunale interessata, lo spostamento a sud dell'autostazione di Mirandola, al fine di mitigare gli impatti delle costruzioni sul territorio agricolo e di favorire lo sviluppo delle attività complementari all'autostazione

F. SIMULAZIONI VISIVE

Si prende atto delle simulazioni visive realizzate nelle condizioni richieste (ad altezza d'uomo), anche a seguito dell'analoga richiesta formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, (ID 4.49), relativamente alle seguenti localizzazioni:

- Comune di Novi: Canale Resega e SIC
- 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

ma si rileva che non è stata effettuata la richiesta simulazione relativa al Ponte sul Fiume Secchia, riproponendo quanto già presentato in sede di progetto definitivo e procedura di VIA (relativa alla strada alzaia dell'argine Secchia che è, a parere delle Amministrazioni, di modesto interesse).

A questo proposito, le Amministrazioni sottolineano che la simulazione richiesta era necessaria per una corretta valutazione dell'impatto delle rampe su rilevato sul territorio circostante, in particolare per il lato ovest dell'accesso al ponte autostradale; al proposito si veda il punto I.

G. 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 planoaltimetriche 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 (ciclovìa 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 cicloturistici da quelli della mobilità lenta quotidiana.

H. 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 prende atto che la simulazione visiva realizzata ha consentito di valutare positivamente la possibilità di realizzare un percorso protetto per pedoni e ciclisti, ma si ritiene non sufficiente la trattazione delle soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali e si ribadisce quanto già espresso al punto E.

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

Richiesta di valutazione, in corrispondenza del ponte sulla Secchia, della sostituzione del terrapieni con piloni nella misura maggiore tecnicamente possibile, attraverso l'approfondimento del tema e la valutazione comparata degli impatti percettivi della soluzione di progetto e della soluzione proposta dall'Amministrazione in sede di Conferenza dei servizi sul progetto preliminare.

In mancanza di tale verifica, le Amministrazioni ribadiscono la richiesta che l'accesso al ponte si realizzi con rampe su piloni e non su rilevato, in considerazione del fatto che la realizzazione in rilevato modifica l'orografia del territorio con un impatto ambientale e paesaggistico molto accentuato sia nelle vicinanze del Capoluogo sia nella Frazione di San Giovanni, realizzando tre aree interconnesse con rischio idraulico che non appare adeguatamente valutato.

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

Lo studio sull'impatto acustico e le relative integrazioni - così come evidenziato da ARPA nel relativo parere al quale le Amministrazioni si associano - non forniscono garanzie sufficienti che la modellizzazione del proponente sia stata eseguita con un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuati, pertanto il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso, ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla

nuova viabilità auto-stradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

La realizzazione degli eventuali interventi mitigativi dovrà essere effettuata dal proponente previo accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso della sua opera a provocare il superamento dei limiti.

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

Relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria si prende al momento atto delle simulazioni modellistiche e degli scenari emissivi futuri presentati dal proponente, che però mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020) così come segnalato dal Servizio VIA della Regione Emilia-Romagna e dall'ARPA, per le quali sono ancora in corso verifiche e approfondimenti.

In attesa delle valutazioni di cui sopra, che si riflettono anche sull'analisi delle situazioni di dettaglio, si ritiene comunque importante ribadire la necessità della proposta di una nuova rete di monitoraggio, da condividere con l'autorità competente. Si ritiene inoltre opportuno valutare eventuali accorgimenti per ridurre gli eventuali impatti nei casi in cui la distanza insediamenti-strada sia critica per le emissioni dirette da traffico stradale. A tal proposito sulla base gli esiti del monitoraggio dovrà essere verificata l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e realizzate, considerando anche l'eventuale necessità di ulteriori misure aggiuntive di mitigazione, da concordare con gli Enti territoriali (Provincia e Comune territorialmente interessati).

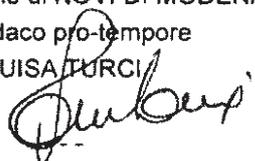
L. MITIGAZIONI PER L'ABBATTIMENTO DEL RUMORE

Si prende atto di quanto indicato in risposta al tema nelle integrazioni presentate, ma si sottolinea la necessità di minimizzare anche l'impatto percettivo costituito dalla "chiusura" costituita dalla barriera opaca più il rilevato autostradale - proprio in corrispondenza dei centri abitati, laddove è più presente questo tipo di barriera - e si chiede di studiare una soluzione che preveda la compresenza di parti opache e parti trasparenti, contemperando l'esigenza di abbattimento del livello di rumore con quella di riduzione dell'affetto chiusura.

M. 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),

Il tracciato dell'autostrada occuperà buona parte della ZRC (zona di ripopolamento e cattura) La Corte (situata immediatamente a nord del capoluogo comunale di fatto dividendo in tre parti la ZRC, annullandone la funzione e comportando una significativa perdita di biodiversità nel territorio. Si ribadisce pertanto la richiesta - sottoposta fin dalla Conferenza dei servizi sul progetto preliminare - di creare una nuova zona di rinaturalizzazione nella localizzazione indicata.

Per il Comune di NOVI DI MODENA
Sindaco pro-tempore
LUISA TURCI





COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

COPIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Nr. 112 del 08/10/2013

Oggetto:

**PROCEDIMENTO DI V.I.A. (D.LGS. 152/2006 e ss.mm.ii.) - PROGETTO DEFINITIVO
AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO
SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13 - ESPRESSIONE DI
PARERE SULLE INTEGRAZIONI CONSEGNATE DALLA SOCIETA' ARC IN DATA
31.07.2013**

L'anno **duemilatredici**, il giorno **otto** del mese di **ottobre**, 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:

1-	TURCI LUISA	Sindaco	P
2-	MALAGOLA ITALO	Vice Sindaco	P
3-	OLIVETTI GIULIA	Assessore	P
4-	PALERMO GIANNI	Assessore	P
5-	ROSSI MARINA	Assessore	P
6-	ZENONI DARIO	Assessore	A

Presenti n. 5

Assenti n. 1

Assiste il Segretario Comunale Sig. CAPPI RAFFAELE.

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.



**PROCEDIMENTO DI V.I.A. (D.LGS. 152/2006 e ss.mm.ii.) - PROGETTO DEFINITIVO
AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22
AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13 - ESPRESSIONE DI PARERE SULLE
INTEGRAZIONI CONSEGNATE DALLA SOCIETA' ARC IN DATA 31.07.2013.**

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- in data 3 ottobre 2012 è stata presentata al Ministero dell'Ambiente dal Concessionario - Soc. Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.- la realizzazione dell'opera Autostrada Regionale Cispadana in oggetto per l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA);
- in data 10 ottobre 2012 è stato pubblicato l'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, sui quotidiani Corriere della Sera, Il Resto del Carlino e Gazzetta di Modena;
- i Comuni dell'Area Nord ed il Comune di Novi di Modena hanno presentato in gennaio 2013 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali, e alla Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione d'Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale le loro osservazioni;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali con nota prot DVA-2013-0014126 del 17.06.2013 ha richiesto a Soc. Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. di fornire integrazioni alla documentazione presentata ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie;
- Le integrazioni richieste sono state presentate da ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. in data 09.08.2013 al prot. n. 9376;

Dato atto che:

- La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del Mare, comporta l'acquisizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale.
- Le Amministrazioni, competenti in materia ambientale, devono rendere le proprie determinazioni ai sensi dell'art. 25, comma 3, D.Lgs. n.152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale";
- la Giunta dell'Unione dei Comuni modenesi Area Nord e la Giunta del Comune di Novi di Modena hanno convenuto di condividere un documento unitario di determinazioni di merito (Allegato A);

Visto il D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 e smi



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

Visto il Testo Unico sull'ordinamento degli Enti Locali, D.Lgs. 267/2000;

Visto il parere favorevole di regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Servizio Programmazione e Gestione del Territorio;

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

Con voti unanimi espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

Richiamate integralmente le premesse

1) di esprimere le proprie determinazioni ai sensi dell'art.25, comma 3, del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 e smi in relazione alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale relativa al progetto Autostrada Regionale Cispadana;

2) di dare atto che dette determinazioni sono state assunte in un documento (Allegato A) condiviso con i Comuni dell'area Nord nel quale vengono ribaditi gli aspetti che le Amministrazioni interessate considerano non ancora risolti come condizioni alla espressione del parere favorevole, prescrivendo allo stesso tempo di affrontarli e portarli ad una soluzione condivisa che sia la più opportuna per il successo dell'iniziativa;

3) di dare atto che il Comune di Novi di Modena e l'Unione dei Comuni Area Nord adottano con proprio atto deliberativo il documento di determinazioni condiviso di cui all'allegato A;

4) di dare atto che l'allegato A è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione e verrà inviato alle Autorità competenti per la procedura di VIA;

inoltre, stante l'urgenza di provvedere in merito in relazione alle scadenze previste, con voti unanimi, espressi per alzata di mano;

DELIBERA

di rendere il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 - comma 4° - del Testo Unico 18 agosto 2000, n. 267.



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

ALLEGATO A alla Delibera della Giunta Comunale di Novi di Modena n. 112 del 08.10.2013

Al
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 Roma

Alla
Regione Emilia-Romagna
Servizio Valutazione d'Impatto e Promozione
Sostenibilità Ambientale
Viale della Fiera, n. 8
40127 Bologna (BO)

Oggetto: Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.

Determinazioni dei Comuni di Camposanto, Cavezzo, Concordia sulla Secchia, Finale Emilia, Medolla, Mirandola, San Felice sul Panaro, San Possidonio, San Prospero (facenti parte dell'Unione Comuni Modenesi Area Nord) e del Comune di Novi di Modena ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/2006

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



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

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;
- Le osservazioni presentate a gennaio 2013 dai comuni scriventi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali, e alla Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione d'Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- La richiesta di integrazioni espressa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali U prot DVA-2013-0014126 del 17.06.2013 con cui si richiede a Soc. Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. di fornire integrazioni alla documentazione presentata ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie;
- Le integrazioni presentate da ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. in data 09.08 2013 al prot n. 9376;

ESPRIMONO LE PROPRIE DETERMINAZIONI

ai sensi dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" sulla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale relativa al progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana

PREMESSA

I contenuti della presente osservazione discendono da quanto espresso dalle Amministrazioni comunali scriventi 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.

Il presente parere ribadisce gli aspetti che le Amministrazioni scriventi considerano non ancora risolti, esprimendoli come condizioni alla espressione del parere favorevole, prescrivendo allo stesso tempo di affrontarli e portarli ad una soluzione condivisa che sia la più opportuna per il successo dell'iniziativa

VALUTATO

che il progetto dell'infrastruttura prevede sul territorio dei Comuni scriventi - accanto alla realizzazione del tracciato autostradale - anche quella di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico, che comportano inevitabili ricadute negative sotto il profilo ambientale e territoriale

pur rimandando alla Conferenza di Servizi sul progetto definitivo e di Accordo di Programma le valutazioni su tutti gli aspetti progettuali e di inserimento che non hanno rilevanza sull'ambiente



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

e sulle comunità e sulle non soddisfacenti risposte progettuali del proponente su tali aspetti, si ribadisce che dovranno essere affrontati e risolti con l'elaborazione di documentazione progettuale nell'ambito delle procedure relative all'approvazione del Progetto Definitivo

SI ESPRIME

parere **FAVOREVOLE** alla realizzazione dell'opera in esame a condizione che vengano rispettate le seguenti **PRESCRIZIONI** che si configurano quali elementi essenziali per una progettazione dell'opera infrastrutturale compatibile con il sistema ambientale in cui si inserisce

A. PROGRAMMA DI GESTIONE E MANUTENZIONE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE TALE DA ASSICURARNE LA COSTANTE FUNZIONALITÀ

Le Amministrazioni scriventi hanno sottolineato che 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. La stessa richiesta (ID 1.4) è stata formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Le Amministrazioni rilevano 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.

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

Le Amministrazioni scriventi hanno sottolineato che 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, chiedendo che, al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, il progetto definitivo preveda aree destinate al rimboschimento e a nuove sistemazioni paesaggistiche, programmando 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. La stessa richiesta (ID 4.47) è stata formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Poiché permane una incongruenza tra la "Relazione di ottemperanza" allegata al progetto definitivo (inizio lavori al 12° mese) e il cronoprogramma delle opere (svolgimento tra il 29° e il 41° mese), si prescrive che venga ridefinita la tempistica prevista fissando nuovi tempi per il completamento di tutte le opere a verde che non interagiscono direttamente con la costruzione dell'autostrada, con l'obiettivo di avere – all'avvio dell'esercizio – un insieme di mitigazioni a verde già strutturate, tali da svolgere sin dall'inizio la propria funzione.

C. POLI ESTRATTIVI

Si prende atto favorevolmente delle attività sviluppate per la definizione di nuovi poli estrattivi con le caratteristiche richieste, e si rimandano le determinazioni conclusive in sede di Conferenza dei servizi sul progetto definitivo.

D. VIABILITÀ DI CANTIERE



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

Pur prendendo atto favorevolmente della modifica alla localizzazione dei poli estrattivi, tale da risolvere in parte il problema dell'attraversamento di centri abitati da parte di mezzi operativi, si ribadisce la prescrizione di una revisione della pianificazione della viabilità di cantiere escludendo completamente il passaggio attraverso centri abitati, fatta eccezione per i mezzi di trasporto degli addetti. 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.

E. OPERE DI MITIGAZIONE, DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE E DI RIFORESTAZIONE

Il disegno delle opere di mitigazione a verde non deve accentuare il carattere di "linearità" 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).

Si prende atto della risposta fornita ma si ribadisce che le opere di mitigazione a verde dovranno evitare il carattere di linearità; in particolare si prescrivono ulteriori fasce boscate compensative e/o piantumazione di essenze arboreo/arbustive con apparato fogliare in grado di massimizzare gli effetti di trattenuta degli inquinanti

in corrispondenza del lato sud delle rampe di accesso al Casello di Concordia – San Possidonio – Mirandola, anche in relazione alla quota delle rampe stesse rispetto al piano di campagna e alla presenza di abitati in prossimità dello svincolo

in corrispondenza degli insediamenti di via Camurana a Medolla

in corrispondenza degli insediamenti di via Villa Gardè in comune di San Felice sul Panaro e dell'azienda agricola a nord della stessa località:

in corrispondenza del nuovo polo scolastico di San Felice sul Panaro

Inoltre, si prescrive di:

sviluppare l'integrazione delle reti di percorsi ciclabili alla componente di mobilità lenta quotidiana per i percorsi casa-lavoro, casa-scuola, ecc..., proposito delle reti di itinerari ciclopedonali all'interno dei sistemi naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio;

precisare le relazioni fra l'infrastruttura e l'offerta identitaria e agroalimentare del territorio novese nei pressi del Caseificio Razionale Novese, rispetto alla gestione futura;

definire, in accordo con l'Amministrazione comunale interessata, lo spostamento a sud dell'autostazione di Mirandola, al fine di mitigare gli impatti delle costruzioni sul territorio agricolo e di favorire lo sviluppo delle attività complementari all'autostazione

F. SIMULAZIONI VISIVE

Si prende atto delle simulazioni visive realizzate nelle condizioni richieste (ad altezza d'uomo), anche a seguito dell'analoga richiesta formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, (ID 4.49), relativamente alle seguenti localizzazioni:

Comune di Novi: Canale Resega e SIC

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

ma si rileva che non è stata effettuata la richiesta simulazione relativa al Ponte sul Fiume Secchia,



riproponendo quanto già presentato in sede di progetto definitivo e procedura di VIA (relativa alla strada alzaia dell'argine Secchia che è, a parere delle Amministrazioni, di modesto interesse).

A questo proposito, le Amministrazioni sottolineano che la simulazione richiesta era necessaria per una corretta valutazione dell'impatto delle rampe su rilevato sul territorio circostante, in particolare per il lato ovest dell'accesso al ponte autostradale, al proposito si veda il punto I.

G. 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 planoaltimetriche 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 (ciclovie 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 cicloturistici da quelli della mobilità lenta quotidiana.

H. 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 prende atto che la simulazione visiva realizzata ha consentito di valutare positivamente la possibilità di realizzare un percorso protetto per pedoni e ciclisti, ma si ritiene non sufficiente la trattazione delle soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali e si ribadisce quanto già espresso al punto E.

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

Richiesta di valutazione, in corrispondenza del ponte sulla Secchia, della sostituzione dei terrapieni con piloni nella misura maggiore tecnicamente possibile, attraverso l'approfondimento del tema e la valutazione comparata degli impatti percettivi della soluzione di progetto e della soluzione proposta dall'Amministrazione in sede di Conferenza dei servizi sul progetto preliminare.

In mancanza di tale verifica, le Amministrazioni ribadiscono la richiesta che l'accesso al ponte si realizzi



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

con rampe su piloni e non su rilevato, in considerazione del fatto che la realizzazione in rilevato modifica l'orografia del territorio con un impatto ambientale e paesaggistico molto accentuato sia nelle vicinanze del Capoluogo sia nella Frazione di San Giovanni, realizzando tre aree interconnesse con rischio idraulico che non appare adeguatamente valutato.

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

Lo studio sull'impatto acustico e le relative integrazioni - così come evidenziato da ARPA nel relativo parere al quale le Amministrazioni si associano - non forniscono garanzie sufficienti che la modellizzazione del proponente sia stata eseguita con un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuati, pertanto il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso, ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità auto-stradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

La realizzazione degli eventuali interventi mitigativi dovrà essere effettuata dal proponente previo accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso della sua opera a provocare il superamento dei limiti.

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

Relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria si prende atto delle simulazioni modellistiche e degli scenari emissivi futuri presentati dal proponente, che però mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020) così come segnalato dal Servizio VIA della Regione Emilia-Romagna e dall'ARPA, per le quali sono ancora in corso verifiche e approfondimenti.

In attesa delle valutazioni di cui sopra, che si riflettono anche sull'analisi delle situazioni di dettaglio, si ritiene comunque importante ribadire la necessità della proposta di una nuova rete di monitoraggio, da condividere con l'autorità competente. Si ritiene inoltre opportuno valutare eventuali accorgimenti per ridurre gli eventuali impatti nei casi in cui la distanza insediamenti-strada sia critica per le emissioni dirette da traffico stradale. A tal proposito sulla base gli esiti del monitoraggio dovrà essere verificata l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e realizzate, considerando anche l'eventuale necessità di ulteriori misure aggiuntive di mitigazione, da concordare con gli Enti territoriali (Provincia e Comune territorialmente interessati).

L. MITIGAZIONI PER L'ABBATTIMENTO DEL RUMORE

Si prende atto di quanto indicato in risposta al tema nelle integrazioni presentate, ma si sottolinea la necessità di minimizzare anche l'impatto percettivo costituito dalla "chiusura" costituita dalla barriera opaca più il rilevato autostradale - proprio in corrispondenza dei centri abitati, laddove è più presente questo tipo di barriera - e si chiede di studiare una soluzione che preveda la compresenza di parti opache e parti trasparenti, contemperando l'esigenza di abbattimento del livello di rumore con quella di riduzione dell'affetto chiusura.



COMUNE DI NOVI DI MODENA

PROVINCIA DI MODENA

M. 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),

Il tracciato dell'autostrada occuperà buona parte della ZRC (zona di ripopolamento e cattura) La Corte (situata immediatamente a nord del capoluogo comunale di fatto dividendo in tre parti la ZRC, annullandone la funzione e comportando una significativa perdita di biodiversità nel territorio. Si ribadisce pertanto la richiesta -sottoposta fin dalla Conferenza dei servizi sul progetto preliminare - di creare una nuova zona di rinaturalizzazione nella localizzazione indicata.

Comune di CAMPOSANTO
Il Sindaco pro-tempore
ANTONELLA BALDINI

Comune di CAVEZZO
Il Sindaco pro-tempore
STEFANO DRAGHETTI

Comune di CONCORDIA 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 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



COMUNE DI NOVI DI MODENA
PROVINCIA DI MODENA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE
N. 112 del 08/10/2013

Il presente atto viene letto, approvato e sottoscritto

Il Presidente
F.to TURCI LUISA

Il Segretario Comunale
F.to CAPPI Dott. RAFFAELE

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, certifica che copia del presente atto è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune in data 17-10-2013 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, 17 OTT 2013

IL FUNZIONARIO INCARICATO
MOZZARINI LUISA



Comunicata in elenco ai Capigruppo Consiliari il 17-10-2013

ESECUTIVITA'

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

ai sensi dell'art. 134, 3°

Novi di Modena,

Il Segretario Comunale
F.to

Ratificata con atto n. _____ del _____

E copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Novi di Modena, _____

Perrone Raffaele

Da: comune.novidimodena@cert.comune.novi.mo.it
Inviato: martedì 22 ottobre 2013 8.48
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; vipisa@postacert.regione.emilia-romagna.it; RZavattini@regione.emilia-romagna.it
Oggetto: [0009873-2013] VIP_2069-PROCEDIMENTO DI V.I.A.PROGETTO DEFINITIVO AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO-TRASMISSIONE DELLA DELIBERA DI DETERMINAZIONI SULLE INTEGRAZIONI
Allegati: VIA CISPADANA - TRASMISSIONE DETERMINAZIONI SULLE INTEGRAZIONI.pdf; Segnatura.xml; VIA CISPADANA - trasmissione DGC_112_2013_DETERMINAZIONE SULLE INTEGRAZIONE.pdf

VIP_2069-PROCEDIMENTO DI V.I.A.PROGETTO DEFINITIVO AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO- TRASMISSIONE DELLA DELIBERA DI DETERMINAZIONI SULLE INTEGRAZIONI