

Da: A: GAB Archivio Gabinetto  
Inviato: giovedì 18 febbraio 2016 18:35  
A: A: DVA-UDG; Lorenzini Elena  
Oggetto: 2016 - 3935  
Allegati: 1230358\_708-REG-1455816660594-PDF463

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO  
Prot. 0004454 DVA del 22/02/2016

**DVA - RITIRARE ORIGINALE**

**Lorenzini - PER COMPETENZA**



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

A.O.O. - Ufficio di Gabinetto - Mattm  
Servizio per la tenuta del protocollo informatico,  
della gestione dei flussi documentali e degli archivi





*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

Dipartimento per il coordinamento amministrativo  
Ufficio per la concertazione amministrativa  
e il monitoraggio

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DICA 0003355 P-4.8.2.4.1  
del 18/02/2016



13384069

**Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**

- Ufficio di gabinetto  
PEC [segreteria.capogab@pec.minambiente.it](mailto:segreteria.capogab@pec.minambiente.it)
- Ufficio legislativo  
PEC [UfficioLegislativo@pec.minambiente.it](mailto:UfficioLegislativo@pec.minambiente.it)

**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**

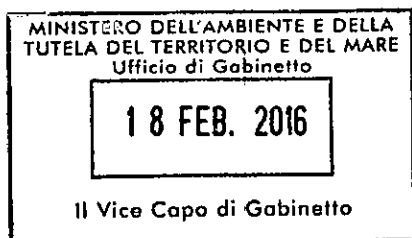
- Ufficio di gabinetto  
PEC [mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it)
- Ufficio legislativo  
PEC [mbac-udcm.ufficiolegislativo@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-udcm.ufficiolegislativo@mailcert.beniculturali.it)

Oggetto: Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13.

Procedura prevista dall' articolo 5, comma 2, lettera c-bis), della legge n. 400 del 1988.

Si trasmette, per il seguito di competenza, la copia conforme della delibera assunta dal Consiglio dei ministri in data 10 febbraio 2016, concernente l'oggetto.

Il Direttore dell'Ufficio  
(Cons. Carlo Notamuzi)



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Uffici di diretta collaborazione del Ministro

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO  
Prot. 0003935/GAB del 18/02/2016



# *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

## **IL CONSIGLIO DEI MINISTRI NELLA RIUNIONE DEL 10 FEBBRAIO 2016**

VISTA la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, recante ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio;

VISTO in particolare l'articolo 5, comma 2, lettera c-bis, della suddetta legge n. 400 del 1988, che prevede che il Presidente del Consiglio dei ministri può deferire al Consiglio dei ministri, ai fini di una complessiva valutazione e armonizzazione degli interessi pubblici coinvolti, la decisione di questioni sulle quali siano emerse valutazioni contrastanti tra Amministrazioni a diverso titolo competenti per la definizione di atti e provvedimenti;

VISTA la nota prot n. 2426/GAB del 6 febbraio 2015, con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha chiesto di attivare la procedura prevista dal citato articolo 5, comma 2, lettera c-bis, legge n. 400 del 1988, affinché il Consiglio dei ministri possa valutare la compatibilità ambientale, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, del progetto definitivo proposto dalla Società ARC-Autostrada Regionale Cispadana s.p.a, concernente la realizzazione dell'autostrada regionale cispadana dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13;

RILEVATO che nella predetta nota del 6 febbraio 2015, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha fatto presente che, in sede di procedimento di valutazione di impatto ambientale, la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, con provvedimento n. 1690 in data 16 gennaio 2015 ha espresso parere positivo, con prescrizioni, ai fini delle successive determinazioni di cui all'articolo 26 del decreto legislativo n. 152 del 2006;

RILEVATO che il medesimo Dicastero ha rappresentato che il citato provvedimento, n. 1690 in data 16 gennaio 2015, è stato emesso a seguito di una articolata istruttoria tecnica, nel corso della quale sono stati esaminati gli aspetti connessi alla realizzazione dell'opera e sono state approfondite le criticità evidenziate dalla Regione Emilia Romagna nonché le numerose osservazioni pervenute da parte di soggetti pubblici e privati, unitamente alle controdeduzioni del proponente, ai fini della definizione del procedimento;



**COPIA CONFORME 1**



# Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONSIDERATO altresì, che nel predetto parere positivo sono state impartite puntuali prescrizioni relative alle diverse fasi di esecuzione del progetto, in particolare per la tutela della salute pubblica, degli *habitat* e delle specie faunistiche protette e per la garanzia delle azioni di ripristino ambientale delle aree interessate dall'opera;

VISTO il parere negativo espresso nel medesimo procedimento di valutazione di impatto ambientale, con nota n. 15600 del 23 giugno 2014, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo che ha rilevato come il progetto vada ad incidere pesantemente sulle caratteristiche del paesaggio della pianura emiliana in alcune delle zone in cui esso è meglio conservato, e in particolare ha evidenziato criticità relativamente all'andamento plani-altimetrico dell'opera, al numero degli svincoli, all'ampiezza della zona riservata ai caselli, alla realizzazione di parcheggi, di esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante a ciascun casello, alla possibilità di trasformazione delle destinazioni d'uso dei terreni agricoli che ne deriva e al conseguente consumo di suolo agrario, al mancato accorpamento delle stazioni di servizio ai caselli e al loro relativo spostamento in prossimità di zone artigianali-industriali esistenti, alla mancata modifica dell'assetto planimetrico delle autostazioni, alla mancata previsione di spazi riservati di canalizzazione sotterranea che possano accogliere, anche in futuro, linee di trasporto energetiche, alla mancata modifica dell'assetto degli svincoli e della viabilità secondaria in corrispondenza del casello di Ferrara sud, all'intervenuta modifica del progetto definitivo del tracciato nel comune di S. Agostino che prevede il passaggio a nord della frazione di S. Carlo, all'attraversamento del territorio della Partecipanza agraria in viadotto, al mancato allontanamento del percorso dell'infrastruttura dal corso fluviale in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro e, infine, al mancato invio delle relazioni archeologiche da parte delle ditte incaricate;

VISTO il resoconto della riunione istruttoria svoltasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il 30 marzo 2015, nel corso della quale, a seguito dell'approfondimento congiunto degli atti svolto ai fini della deliberazione del Consiglio dei ministri, è stato registrato un avvicinamento delle diverse posizioni rispetto ad alcune delle criticità sopra richiamate e è stata concordata una ulteriore trattazione in riunioni tecniche ristrette da tenersi fra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

VISTA la nota prot. n. 14219 del 18 giugno 2015, con la quale, con riferimento a quanto discusso nella riunione indetta in data 30 marzo 2015 presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e nell'incontro svoltosi conseguentemente presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il 13 maggio 2015, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha comunicato di ritenere che il parere negativo già reso dovesse essere confermato, salvo il caso in cui venisse formalmente garantito il rispetto delle condizioni ribadite ed estesamente riportate nella medesima nota;

CONSIDERATO che, nella citata nota prot. n. 14129 del 18 giugno 2015, è stato altresì rappresentato dal medesimo Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il ritrovamento di un *castrum* nelle vicinanze di Novi Modena, la cui preservazione risulta di alta rilevanza da un





# Presidenza del Consiglio dei Ministri

punto di vista storico e archeologico, evidenziando altresì l'avvenuto avvio del procedimento di sottoposizione a tutela del *castrum* medesimo;

VISTA altresì, la nota prot. n. 16626 del 24 giugno 2015, con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in esito alla predetta riunione ristretta tenutasi con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il 13 maggio 2015, rappresenta il proprio orientamento in ordine alle possibilità di risoluzione delle criticità emerse;

VISTA la ulteriore nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. 17150/GAB del 2 settembre 2015, con la quale, nel segnalare la persistenza di valutazioni contrastanti tra il medesimo Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, rimette alla Presidenza del Consiglio dei ministri la valutazione di dar luogo ad una ulteriore attività di coordinamento ovvero di attivare la procedura prevista dall'articolo 5, comma 2, lett. c-bis della legge n. 400 del 1988;

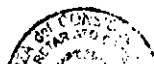
VISTO il resoconto della ulteriore riunione istruttoria tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il 7 settembre 2015, nel corso della quale è proseguito l'esame congiunto delle criticità evidenziate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo relativamente al progetto in esame per l'individuazione di possibili soluzioni condivise;

CONSIDERATO che in tale sede istruttoria il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare si è dichiarato, in particolare, concorde in merito alla necessità di individuare una variante di tracciato finalizzata a superare l'interferenza del tracciato dell'infrastruttura con il *castrum* rinvenuto nei pressi di Novi Modena al fine di salvaguardare il sito archeologico;

VISTA la nota prot. n. 20121 del 14 ottobre 2015 con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha formulato l'avviso che *"sia necessario un chiaro indirizzo di codesta stessa Presidenza ove, fatto il punto delle convergenze e delle soluzioni condivise già registrate, venga altresì formulato un iter per il superamento del contrasto tra le Amministrazioni sui punti sui quali non si è giunti ad una convergenza. In tal modo, a fronte di un quadro certo e definito, questa Amministrazione potrebbe così riavviare la richiesta di rivalutazione del progetto alla Commissione VIA e al proponente per gli eventuali aggiornamenti a fronte delle incombenze emerse in sede di confronto con il MIBACT"*;

VISTO il resoconto della riunione istruttoria svoltasi il 4 novembre 2015 presso la Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTO il resoconto della riunione, che costituisce parte integrante della presente delibera, tenutasi il 23 dicembre 2015, finalizzata alla conclusione dell'istruttoria, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, alla quale ha partecipato anche la Regione Emilia Romagna, dal quale emerge che nel corso dei lavori, in seguito all'analisi dettagliata delle problematiche in precedenza evidenziate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, il Ministero dell'ambiente e





# *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

della tutela del territorio e del mare e lo stesso Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo hanno condiviso la necessità di integrare il parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 1690 del 16 gennaio 2015, con alcune, specifiche, prescrizioni;

CONSIDERATO che dai predetti lavori è emerso il permanere del contrasto tra Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo relativamente al tratto autostradale in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo;

CONSIDERATO che per quanto attiene al tracciato autostradale in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ritiene che non sia accettabile realizzare una nuova infrastruttura in superficie, di grande impatto, situata a breve distanza da un tratto di infrastruttura stradale già esistente che, in tal modo, resterebbe incompleta e non adeguatamente utilizzata, a fronte di un ulteriore incremento del consumo di suolo agrario e della compromissione di un ulteriore ambito territoriale paesaggisticamente rilevante, e propone, pertanto, di operare sul predetto tracciato esistente onde consentirne adeguatamente l'utilizzo nell'ambito della nuova infrastruttura autostradale, imponendo in tale tratto specifici limiti di velocità e altre provvidenze atte a ridurre le emissioni aventi ricadute sul comune e la frazione interessati;

CONSIDERATO che, per il predetto tratto autostradale, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha ritenuto di richiamare le motivazioni tecniche riportate nel parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, dal quale emerge che il tracciato proposto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo risulta non ambientalmente compatibile, causa impatti sull'atmosfera e sulla salute umana, e in particolare che tale soluzione determinerebbe un alto contributo emissivo con ricadute sia sulla porzione settentrionale dell'abitato di S. Agostino, a circa 700 metri a sud dell'opera, sia sulla frazione di S. Carlo, il cui abitato rientra completamente nell'ampiezza del corridoio analizzato;

CONSIDERATO che lo stesso Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha ribadito che la scelta operata, in sede di valutazione tecnica dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, di spostare il tracciato a nord della frazione di S. Carlo ridurrebbe l'impatto sull'abitato del comune e della frazione interessati, sia in termini di emissioni in atmosfera che di rumore e di salute pubblica;

RILEVATO il carattere strategico dell'opera in argomento finalizzata a soddisfare l'esigenza di completamento e integrazione di una maglia stradale carente sulla trasversale est-ovest nella Regione Emilia Romagna, servita principalmente dalla via Emilia e dall'asse autostradale A1 che, nonostante la recente realizzazione della quarta corsia, risulta comunque sovraccarico;

RITENUTO che dall'istruttoria condotta emerge l'alto valore del progetto che concorrerebbe al raggiungimento di uno degli obiettivi previsti nei piani integrati dei trasporti della Regione Emilia





# *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

Romagna 98-2010 e 2010-2020, in fase di adozione, qualificandosi, inoltre, come opera rilevante per la crescita del Paese considerati gli effetti positivi sulle condizioni produttive e socio-economiche, poiché fornisce un nuovo impulso allo sviluppo dei territori attraversati e un miglioramento in merito alla distribuzione del traffico;

CONSIDERATO che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo hanno individuato condizioni condivise su gran parte delle criticità rilevate e hanno, inoltre, concordato che le varianti del tracciato progettuali volte a preservare il "castrum" di Novi Modena e l' "ansa del fiume Panaro", siano sottoposte alle preventive verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando a tal fine la valutazione ambientale in corso;

CONSIDERATO che le posizioni contrapposte fra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo sono da riferire, come sopra evidenziato, unicamente al tracciato in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo;

RITENUTO che nell'esame delle suddette posizioni contrapposte, nell'ambito di una complessiva valutazione e armonizzazione degli interessi pubblici coinvolti riferiti, da un lato, alla tutela dell'ambiente e della salute pubblica e, dall'altro, alla salvaguardia dei beni paesaggistici, si possa condividere l'avviso espresso sul suddetto specifico elemento progettuale dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, ribadendo la scelta operata dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, prevede che il tracciato autostradale in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione S. Carlo sia spostato a nord della frazione di S. Carlo, in quanto, per le motivazioni addotte dal medesimo Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, risulta la scelta maggiormente compatibile, in termini di emissioni in atmosfera e di rumore, con la tutela della salute pubblica;

## **DELIBERA:**

1. di fare propria la posizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in merito al tracciato dell'autostrada regionale cispadana in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo, come specificato nelle premesse;
2. di fare proprie le prescrizioni, come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015 e di cui al resoconto citato in premessa, concordate tra il Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo e il Ministero dell'ambiente e del territorio, prescrizioni che integrano quelle già formulate nel parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, n. 1690 in data 16 gennaio 2015;
3. di prendere atto, altresì, che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha condiviso la proposta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo di spostare il tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum" di Novi Modena e dell' "ansa del fiume





# *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

Panaro", con l'obiettivo di preservare entrambe le aree, e, pertanto, di fare proprio che, sulla base di quanto emerso in istruttoria, la Società ARC- Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. presenti due distinte varianti progettuali da sottoporre alle verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando, a tal fine, la valutazione ambientale in corso.

Roma, 10 febbraio 2016

IL PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI



COPIA CONFORME



## Resoconto sommario della riunione del 23 dicembre 2015

**Oggetto:** decreto di pronuncia di compatibilità ambientale relativo al progetto definitivo Autostrada regionale Cispadana dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13.

Procedura prevista dall'articolo 5, comma 2, lettera c-bis), della legge n. 400 del 1988.

Con la nota DICA prot. 32079 del 18 dicembre 2015 è stata convocata una ulteriore riunione di approfondimento istruttorio per il giorno 23 dicembre 2015 alle ore 11,00, alla quale hanno partecipato: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Ufficio di Gabinetto Cons. Guido Carpani, - Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali Dott. Renato Grimaldi, Geol. Carlo Di Gianfrancesco; Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo – Ufficio Legislativo Cons. Paolo Carpentieri, - Direzione Generale paesaggio, belle arti, architettura e arte contemporanea Dott. Roberto Banchini. E' presente, altresì, la Regione Emilia Romagna con l'Ass. Raffaele Donini e l'Ing. Paolo Ferrecchi.

Il Presidente della riunione, Cons. Anna Gargano, avvia l'esame dei risultati raggiunti nelle precedenti riunioni, nel corso delle quali le Amministrazioni sono pervenute a condividere delle soluzioni che permettono il superamento di alcune delle criticità rappresentate dal MIBACT nella nota prot. 14219 del 18 giugno 2015.

Nell'analisi dettagliata dei vari punti.

a) Per le questioni sulle quali sussiste una convergenza si concorda che il parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale possa essere integrato con le prescrizioni di seguito indicate:

- Andamento plani-altimetrico del tracciato in rilevato stradale.

In sede di redazione del progetto esecutivo, il soggetto proponente dovrà perseguire l'obiettivo della riduzione media del 20% della livelletta stradale dei tratti in rilievo, fatta salva la comprovata sussistenza di elementi ostativi derivanti da vincoli di natura tecnica che afferiscano ai temi della sicurezza dell'esercizio stradale, dei livelli di funzionalità dell'infrastruttura, di sicurezza del corpo stradale, e, altresì, alla necessità di garantire il deflusso dei corsi d'acqua interferiti, dovendo rispettare i vincoli idraulici posti dall'Autorità di Bacino del Po e dell'Agenzia interregionale per il Po (AIPO), come richiamato nei pareri favorevoli espressi dall'Autorità di Bacino del Po (12.11.2012) e in particolare quelli dell'Agenzia Interregionale per il PO (AIPO), del 17.05.2011 e del 27.08.2013. Lo stesso dicasi per motivi ostativi comprovatamente espressi dai Consorzi di Bonifica in relazione ai percorsi di sotto attraversamento per la manutenzione dei canali.

- Svincoli autostradali

In sede di redazione di progetto esecutivo il proponente deve proporre uno studio teso a limitare il numero degli svincoli, o in alternativa il loro ingombro, alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale; in ogni caso devono essere evitati esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante ciascun casello per limitare il consumo di suolo e, conseguentemente, eliminata la realizzazione dei parcheggi scambiatori.



L'organizzazione architettonica prevista per gli edifici deve essere rivisitata al fine di limitare il minor consumo di suolo possibile per un miglior inserimento paesaggistico e una coerenza con la trama agraria.

- Numero ed estensione delle stazioni di servizio

In sede di redazione del progetto esecutivo il numero e l'estensione delle aree di servizio deve essere limitato alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale escludendo qualsiasi funzione accessoria. Deve, altresì, essere studiata la possibilità del posizionamento delle medesime in prossimità di caselli o di zone artigianali-industriali esistenti.

- Assetto planimetrico ed estensione delle autostazioni

Il progetto esecutivo deve prevedere che l'infrastruttura sia sin d'ora predisposta per il futuro passaggio al sistema dei portali per il pagamento a lettura ottica, con il sistema di pedaggiamento senza barriere, costituito da portali "Free Flow Multilane" posti lungo l'asse viario, prima di ogni svincolo, in conformità alle prescrizioni date dalla Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale nel parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 ai punti 28.1, 28.2, 28.3 e 28.4.

- Spazi di canalizzazione sotterranea

La prescrizione n. 6 del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale, è sostituita dalla presente: "Il soggetto gestore del nuovo tratto autostradale dovrà consentire e rendere possibile la realizzazione dell'eventuale futura linea elettrica interrata, all'interno della fascia di rispetto autostradale".

- Assetto degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo nel casello di Ferrara sud

Il progetto esecutivo deve assicurare la coerenza con quanto indicato per gli svincoli autostradali e deve essere presentata una riprogettazione degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo nel casello di Ferrara Sud.

- Attraversamento del territorio della partecipazione agraria

La prescrizione n. 1.b del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale è sostituita dalla seguente: "In riferimento al tratto autostradale ricadente a nord della "Partecipanza agraria", deve essere adottata la soluzione identificata come C2b nella soluzione progettuale, collocata a nord di Alberone e all'esterno dell'area tutelata paesaggisticamente della Partecipanza Agraria. Per tale tratto deve essere predisposto a livello di progetto esecutivo un studio che individui le misure di mitigazione degli impatti sulle componenti ambientali salute, atmosfera, rumore, e vibrazioni, con particolare riguardo al centro abitato ivi presente."

- Verifica preventiva di interesse archeologico

Il soggetto proponente, prima della presentazione del progetto esecutivo, deve assicurare il completamento integrale della procedura di verifica preventiva di interesse archeologico, come indicato dagli articoli 95 e 96 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente "Codice degli appalti".



CONFERMA CONFORME

- Studi per l'attuazione delle prescrizioni

Gli studi elaborati per l'attuazione delle sopracitate prescrizioni dovranno essere sottoposti prima dell'approvazione del progetto esecutivo alla verifica di ottemperanza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

- Varianti di tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum" di Novi Modena e dell' "Ansa del Fiume Panaro"

Viene condivisa dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare la proposta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo di spostamento del tracciato in corrispondenza dell'ansa del Panaro, non oggetto di precedente valutazione ambientale, oltre all'esigenza insorta di una variante di tracciato scaturita dal sopraggiunto ritrovamento del sito archeologico "castrum" di Novi Modena.

Entrambe le varianti progettuali, relative allo spostamento del tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum" di Novi Modena e dell' "Ansa del Panaro", devono essere sottoposte alle preventive verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando a tal fine la valutazione ambientale in corso.

Percorso, quest'ultimo, da contemplare nella delibera del Consiglio dei Ministri, da adottare ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 400 del 1988.

- b) Per la questione sulla quale non sussiste una convergenza, le amministrazioni ribadiscono la propria posizione riassunta come segue:

- Tracciato in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo.
  - il MIBACT ritiene che non sia accettabile realizzare una nuova infrastruttura in superficie, di grande impatto, situata a breve distanza da una infrastruttura già esistente che, in tal modo, resterebbe incompleta e non adeguatamente utilizzata, con incremento di consumo di suolo e compromissione di un ulteriore ambito territoriale paesaggisticamente rilevante. Propone, pertanto, di trasformare il tracciato esistente per renderlo consono all'utilizzo di una infrastruttura autostradale, imponendo in tale tratto specifici limiti di velocità e altre provvidenze atte a ridurre le emissioni aventi ricadute sui comuni interessati;
  - il MATTM richiama le motivazioni tecniche, riportate nel parere della CTVA, per cui il tracciato proposto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo risulta non ambientalmente compatibile, causa gli impatti sull'atmosfera e sulla salute umana, e in particolare che la soluzione prospettata dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo fornirebbe un alto contributo emissivo con ricadute sia sulla porzione settentrionale dell'abitato di S. Agostino (a circa 700 metri a sud dell'opera) sia sulla frazione di S. Carlo, il cui abitato rientra completamente nell'ampiezza del corridoio analizzato. Ribadisce, quindi, che la scelta operata in sede di valutazione tecnica dalla CTVA, consistente nello spostamento del tracciato a nord della frazione di S. Carlo, ridurrebbe l'impatto sull'abitato del comune e della frazione interessati, sia in termini di emissioni in atmosfera che di rumore e di salute pubblica.

Infatti, la strada esistente fra Sant'Agostino e S. Carlo, che costituisce parte dell'alternativa (Da) preferita dal MiBACT, e che avrebbe dovuto essere estesa per raccordarsi al tracciato di progetto, è una strada provinciale (SP70), la quale dista meno di 1 km da Sant'Agostino e circa 200 m dall'abitato di S. Carlo. Va considerato che l'elevazione al rango autostradale

 CONSIGLIO  
SUPERIORE DEI MINISTRI

della stessa comporterebbe livelli di traffico maggiori degli esistenti, con i corrispondenti effetti emissivi e di rumore.

Quindi, la soluzione Db (MATTM), pur essendo di poco più lunga, si discosta maggiormente dall'abitato di San Carlo (a nord), riducendo gli impatti sull'abitato in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica e per questo è ritenuta preferibile, non solo rispetto alla soluzione Dc (scelta dal Proponente), ma anche rispetto alla soluzione Da ritenuta preferibile dal MiBACT. Anche per quanto riguarda i due edifici di particolare interesse architettonico quali i resti dell'Oratorio di S. Carlo e il Palazzo Luderghani, già il parere della CTVA aveva posto particolare attenzione dettando una specifica prescrizione, la n. 48, con la quale prescrive di operare una adeguata mitigazione paesaggistica sia per la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll, in comune di Reggiolo, sia per Palazzo Luderghani con l'oratorio Ghislieri (distrutto da sisma nel 2012) nella località S. Carlo, comune di Sant'Agostino, considerato che tali emergenze architettoniche costituiscono un particolare valore storico-culturale. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna.

In conclusione di riunione, la Regione Emilia Romagna evidenzia come la realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana rappresenti l'unica possibilità delle collettività colpite dall'evento sismico del 20 maggio 2012 per una reale e valida ripresa dell'economia locale, e per tale motivo la realizzazione dell'intervento è fortemente condivisa e compartecipata dalla popolazione e dagli enti locali di tale territorio.

La riunione ha termine alle ore 12,30.

