

Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale

ai sensi della Parte Seconda del Dlgs.152/2006

**Progetto definitivo:
Autostrada Regionale Cispadana**

**Proponente:
ARC - Autostrada Regionale Cispadana Spa**

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO

FEBBRAIO 2014

**UFFICIO VIA
DELLA PROVINCIA DI MODENA**

INDICE

1. Premesse	3
1.1. Presentazione della Domanda	3
1.2. Informazione e partecipazione	3
1.3. Richiesta di integrazioni	4
1.4. Contributi	9
2. Contributo Istruttorio della Provincia di Modena alla formulazione del parere di VIA di competenza della Regione Emilia Romagna	10
2.1. Conformità al PTCP di Modena	10
2.2. Interferenze con i percorsi ciclo-pedonali	11
2.3. Mitigazioni	11
2.4. Attività estrattive	13
2.5. Interferenze dell'opera con la viabilità provinciale	14

1. PREMESSE

1.1. Presentazione della Domanda

Con nota del 01/10/2012, la società ARC – Autostrada Regionale Cispadana Spa, con sede legale in Comune di Trento, Via Berlino n.10, ha depositato presso gli uffici della scrivente l'istanza di VIA, completa di copia su supporto informatico (14 DVD) della Sintesi non Tecnica, del SIA e del relativo progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana.

La documentazione è stata presentata ai sensi dell'art.23, comma 3 del Dlgs.152/2006, al fine di permettere le attività di deposito e consentire la consultazione degli elaborati da parte dei soggetti interessati.

Il progetto è sottoposto alla procedura di VIA di competenza ministeriale, in quanto ricade nella fattispecie definita nell'Allegato II alla Parte Seconda del Dlgs.152/2006, al punto 10 "*Opere relative ad autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta ai veicoli*".

Il progetto dell'Autostrada regionale Cispadana, che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A 13, riguarda la realizzazione di un nuovo asse autostradale di sviluppo complessivo di 67 km e 730 metri, dotato di quattro nuove autostazioni e due aree di servizio per carreggiata, oltre a due svincoli di interconnessione con le autostrade A22 e A13, poste ad inizio e fine tracciato. Esternamente al raccordo si evidenzia lo spostamento dell'autostazione di Reggiolo-Rolo sull'autostrada A22 e la realizzazione dello svincolo di Ferrara Sud sul raccordo tra la A13 e la superstrada Ferrara - Porto Garibaldi. Oltre all'arteria autostradale, l'intervento prevede la realizzazione di nuove viabilità complementari distinte in interventi di collegamento e ricucitura del sistema viario locale e in viabilità di adduzione al sistema autostradale. Globalmente, oltre allo sviluppo autostradale, si prevede di realizzare 38 km di viabilità secondaria d'interesse provinciale-regionale, 38 km di viabilità di collegamento locale ed interferita e 64 km tra piste ciclabili e strade poderali private.

1.2. Informazione e partecipazione

Dell'avvio del procedimento è stata data comunicazione in data 10/10/2012 per mezzo della pubblicazione dell'avviso di avvenuto deposito sulla stampa locale e nazionale.

Il S.I.A. e relativi elaborati progettuali, del progetto di Autostrada regionale Cispadana, sono stati continuativamente depositati per 60 giorni, dal 10/10/2012 al 10/12/2012, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso l'Area Territorio e Ambiente della provincia di Modena, in Viale Barozzi n.340, Modena.

Durante il periodo di deposito non sono pervenute, alla scrivente, osservazioni scritte.

A seguito della presentazione delle integrazioni, è stata effettuata una nuova pubblicazione dell'avviso di avvenuto deposito in data 13/11/2013 ed è stato avviato un nuovo periodo di 60 giorni di deposito del S.I.A. e dei relativi elaborati progettuali, completi della documentazione integrativa presentata.

Entro il termine del 13/01/2014 non sono state presentate osservazioni scritte alla Provincia di Modena.

1.3. Richiesta di integrazioni

Con nota prot. 14719 del 12/02/2013, la Provincia di Modena ha inviato alla Regione Emilia Romagna il contributo istruttorio che di seguito si riporta, finalizzato alla formulazione della richiesta di integrazioni da inviare al Ministero competente:

CONFORMITÀ AL PTCP DI MODENA

Si riportano, con una suddivisione riferita all'apparato cartografico del PTCP, i sistemi e gli elementi di tutela/vincolo del Piano Provinciale, con rispettivo richiamo all'articolato normativo, che sono interessati dal tracciato e dalle opere correlate dell'autostrada Cispadana: con riferimento a questi ultimi si evidenziano gli ulteriori approfondimenti necessari al fine di esprimere il parere di competenza in merito alla valutazione di impatto ambientale.

Carta 1.1 Tutela delle risorse paesistiche e storico-culturali

Nel quadro programmatico del SIA predisposto dal proponente sono elencati e sinteticamente analizzati i seguenti elementi di tutela:

Art. 9 Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua

Fasce di espansione inondabili (Art. 9, comma 2, lettera a)

Zone di tutela ordinaria (Art. 9, comma 2, lettera b)

Art. 10 Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua

Art. 23A Particolari disposizioni di tutela: dossi di pianura

Dossi di ambito fluviale recente (Art. 23A, comma 2, lettera b)

Paleodossi di modesta rilevanza (Art. 23A, comma 2, lettera c)

Art. 39 Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale

Art. 41A Zone ed elementi di interesse storico-archeologico

Complessi archeologici (Art. 41A, comma 2, lettera a)

Art. 43B Zone di interesse storico-testimoniale - Terreni interessati da bonifiche storiche di pianura

Art. 44A Elementi di interesse storico-testimoniale: viabilità storica

Art. 44C Elementi di interesse storico-testimoniale: canali storici e maceri

Canali storici

Non è invece preso in considerazione il complesso archeologico di cui all'art. 41A, comma 2, lettera a, presente in Comune di Novi, che è intercettato dal tracciato autostradale.

Anche nella Relazione Paesaggistica viene affrontato il tema della coerenza con gli strumenti di Pianificazione territoriale sovraordinati: al capitolo 2.4.4 *Coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione - 2.4.4.1 Descrizione delle conformità o disarmonie eventuali del progetto con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti* viene dichiarato: "A scala provinciale, il raffronto condotto con i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale di Reggio Emilia, Modena e Ferrara ha posto in evidenza l'esistenza di interferenze tra il progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana e una serie di elementi territoriali oggetto di tutele e vincoli. Si ritiene, tuttavia, sulla scorta delle indicazioni specifiche formulate negli articoli delle norme di attuazione dei Piani esaminati, che la tipologia degli ambiti interferiti consenta, sulla base degli opportuni approfondimenti, accorgimenti o studi specifici, sviluppati all'interno del presente SIA, la realizzazione degli interventi di progetto, che, ricordiamo, risultano conformi con la programmazione regionale e di settore [...]. In provincia di Modena si rilevano quattro elementi di maggior sensibilità a cui si è prestata particolare attenzione in fase di progettazione, che sono:

- la rete idrografica, soprattutto per quanto riguarda l'attraversamento dei corsi d'acqua, in particolare dei fiumi La Secchia e Panaro e il tratto di percorrenza che si affianca al Canale Diversivo;
- i caratteri morfologici del territorio, caratterizzato dalla presenza di diversi dossi, seppur nessuno di accertato interesse;

- *il paesaggio, in particolare per l'ambito ricompreso nella ZPS IT 4040016 "Siepi e Canali di Resega- Foresto", sul confine con la provincia di Reggio Emilia, oltre ad alcuni ambiti di particolare interesse paesaggistico";*

mentre non si fa menzione del citato complesso archeologico.

In allegato alla Relazione Paesaggistica, nella Parte 2, sono inserite le schede dei siti archeologici, riprese dalla parte di indagini in merito all'archeologia in cui si evidenzia la presenza del complesso archeologico in Comune di Novi in località S. Stefano. Analogamente le carte di sintesi dei Vincoli e delle tutele della Pianificazione territoriale riportano per il territorio del Comune di Novi la perimetrazione di cui all'art. 41 A comma 2 lettera a del PTCP: nel testo pare non esserci invece nessun riferimento.

Deve pertanto essere predisposta un'analisi territoriale approfondita sulla compatibilità del progetto con il complesso archeologico sopra individuato, con particolare riferimento alle disposizioni normative del citato art.41A.

Considerate inoltre le prescrizioni individuate all'art.41A, comma 4 del PTCP, che definiscono per i complessi archeologici comma 2 lettera a):

- *il "Vincolo archeologico di tutela", consistente nel divieto di nuova edificazione;*
- *l'inclusione delle aree archeologiche in parchi volti alla tutela e valorizzazione dei beni archeologici presenti ed alla regolamentata pubblica fruizione di tali beni;*
- *l'ammissibilità esclusiva di attività di studio, ricerca, scavo, restauro, inerenti i beni archeologici, nonché gli interventi di trasformazione connessi a tali attività, ad opera degli Enti o degli istituti scientifici autorizzati;*

e più in generale per "i grandi interventi in aree di interesse storico-archeologico, la programmazione anticipata di sondaggi preventivi e sopralluoghi in diversi periodi dell'anno" risulta peraltro necessario acquisire il parere della competente Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Nel merito, si richiama inoltre la Cartografia del Quadro Conoscitivo del PTCP – 8 Carta delle potenzialità archeologiche: area di pianura e del margine collinare – Tavola 8.1

Carta 1.2 Tutela delle risorse naturali, forestali e della biodiversità

Art. 21 Sistema forestale boschivo

Art. 26 Le reti ecologiche: definizioni, obiettivi generali e priorità di intervento

Art. 28 La rete ecologica di livello provinciale

Nodi ecologici complessi

Nodi ecologici semplici

Corridoi ecologici primari

Corridoi ecologici secondari

Direzioni di collegamento ecologico

Art. 29 La rete ecologica di livello locale

Corridoi ecologici locali

Art. 30 Rete Natura 2000

Zone di protezione speciale (ZPS)

Art. 44C Elementi di interesse storico-testimoniale: canali storici e maceri

Maceri principali

Art. 72 Ambiti agricoli periurbani di rilievo provinciale

Con riferimento alle interferenze con gli elementi funzionali della rete ecologica provinciale e con le direzioni di collegamento ecologico che si configurano come tratti funzionali al completamento della rete, la documentazione deve essere integrata con una relazione descrittiva delle modalità e dei criteri con cui il progetto garantisce, per la parte di rete ecologica provinciale interessata, il raggiungimento degli obiettivi di cui all'art.26 del PTCP.

In relazione alle interferenze con gli elementi della rete ecologica di livello locale, deve inoltre essere approfondita verificata la coerenza con le disposizioni di cui all'art.29 del PTCP vigente.

Carta 2.2 Rischio sismico: carta delle aree suscettibili di effetti locali

Art.14 Riduzione del rischio sismico e microzonazione sismica

7 - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale liquefazione

8 - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti

In merito al rischio sismico, con riferimento alla L.R. 19/2008, all'Atto di Indirizzo e Coordinamento Tecnico in materia di microzonazione sismica (D.A.L. 112 del 02/05/2007) e al PTCP 2009 (in vigore dal 08/04/2009) che assume determinazioni in merito al rischio sismico con la Carta 2.2 "*Rischio sismico: carta delle aree suscettibili di effetti locali*", si evidenzia che il tracciato interessa aree *soggette ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale liquefazione* con valutazione del coefficiente di amplificazione litologico, del potenziale di liquefazione e dei cedimenti attesi e approfondimenti di III livello e *aree soggette ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti* con valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e dei cedimenti attesi e approfondimenti di II livello per la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e approfondimenti di III livello per la stima degli eventuali cedimenti.

I territori dei Comuni attraversati, come noto, sono tra quelli maggiormente colpiti dal recente sisma del maggio 2012. Tale ovvia precisazione rinvia, anche in ragione della documentazione presentata, alla necessità di acquisire le valutazioni sul rischio sismico da parte di tutti gli Enti competenti in merito.

Carta 2.3 Rischio idraulico carta della pericolosità e della criticità idraulica

Art.11 Sostenibilità degli insediamenti rispetto alla criticità idraulica del territorio

A1 - *Aree ad elevata pericolosità idraulica (Art.11)*

A2 - *Aree depresse ad elevata criticità idraulica con possibilità di permanenza dell'acqua a livelli maggiori di 1 metro (Art.11)*

A3 - *Aree depresse ad elevata criticità idraulica aree a rapido scorrimento ad elevata criticità idraulica (Art.11)*

A4 - *Aree a media criticità idraulica con bassa capacità di scorrimento (Art.11)*

Limite delle aree soggette a criticità idraulica

Nello studio di impatto ambientale non sono analizzate le interferenze con la Carta 2.3 del PTCP (pericolosità e criticità idraulica) in rapporto alle modalità e scelte progettuali.

Con riferimento alla metodologia utilizzata per la stesura della Carta 2.3, riportata nelle Appendici alla Relazione Generale –Appendice 1: Criticità idraulica-1.1 "La carta di criticità idraulica di pianura: criteri metodologici", deve essere predisposta una analisi su come la realizzazione del progetto potrà avere incidenza e/o portare a modifiche/variazioni alle aree A1, A2, A3, A4.

Le seguenti carte del PTCP inoltre, non sono state prese in considerazione nel quadro programmatico del SIA (capitolo A.4.5.4):

Carta 3.1 Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale

Grado di vulnerabilità dell'acquifero da basso ad alto

Sono interessati ambiti territoriali caratterizzati da un grado di vulnerabilità dell'acquifero che varia da basso ad alto.

Carta 4 Assetto strutturale del sistema insediativi e del territorio rurale

Art. 69 Aree di valore naturale e ambientale

Art. 71 Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola

Art. 72 Ambiti agricoli periurbani

Art.57 Definizione e individuazione degli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale

Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale n.2

Carta 5.1 Rete della viabilità di rango provinciale e sue relazioni con le altre infrastrutture della mobilità viaria e ferroviaria;

Carta 5.2 Rete del trasporto pubblico;

Carta 5.3 Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale;

Carta 6 Carta forestale attività estrattive;

Carta 7 Carta delle unità di paesaggio.

Il quadro di riferimento programmatico del SIA (Capitolo A.4.5.4) deve pertanto essere integrato estendendo l'analisi a tutti i documenti cartografici del PTCP e considerando le interferenze con tutti gli elementi di tutela del Piano provinciale.

VALUTAZIONI IN MERITO AGLI ELABORATI PROGETTUALI E AL SIA

Si ritiene necessario specificare il percorso analitico che ha portato alla definizione degli “Interventi di mitigazione con funzione naturalistica” previsti nell'ambito degli “Interventi di inserimento paesistico- ambientale, ripristino e Compensazione” (CFR elaborato 3752) in particolare per quanto riguarda gli aspetti localizzativi e quantitativi.

Si ritiene inoltre necessario analizzare e valutare i rapporti e gli eventuali impatti in fase di esercizio sulla fauna ed in particolare sull'avifauna, con le cenosi boschive previste dal progetto lungo l'infrastruttura viaria principalmente a nord di questa, in corrispondenza del sito di rete Natura 2000 ZPS IT4040016 “Siepi e canali di Resega-Foresta”.

Si ritiene che, viste le motivazioni addotte all'inserimento di “Interventi compensativi agroambientali” con l'obiettivo di realizzare fasce tampone delocalizzate rispetto alla infrastruttura in progetto, non sia chiarita la scelta di realizzarle unicamente nel territorio del Comune di Novi. Si ritiene pertanto che, in base alle analisi ambientali e territoriali opportune, venga valutata l'opportunità di estendere tale tipologia di interventi anche al restante territorio interessato dalla realizzazione dell'infrastruttura autostradale.

Si ritiene necessario valutare in fase di SIA gli impatti della fase di cantiere sulla funzionalità ecologica del territorio in particolare riferita alla garanzia di mantenimento della connettività ecologica dei corridoi ecologici intercettati dalle opere in progetto.

Al fine di garantire l'efficacia degli interventi mitigativi previsti si ritiene necessario prevedere e specificare le modalità di gestione ed i soggetti destinatari delle aree espropriate ai fini della realizzazione di tutte le tipologie ed interventi mitigativi.

STUDIO DI INCIDENZA

Si ritiene che lo Studio di Incidenza debba essere integrato con l'analisi delle incidenze relative alla fase di cantiere e di esercizio.

In particolare si ritiene che ai fini dell'incidenza sia analizzato il progetto di cantierizzazione sia per quanto riguarda gli effetti prodotti dalle aree interessate effettivamente dal cantiere, sia dalla tempistica delle opere in riferimento alla fenologia delle specie presenti.

Si ritiene necessario che nello studio di incidenza sia affrontato il tema della connettività ecologica fra il sito direttamente interferito e i siti che costituiscono la RETE NATURA 2000 che, per sua struttura, deve essere efficientemente collegata.

INTERFERENZE DELL'OPERA CON LA VIABILITÀ PROVINCIALE: OSSERVAZIONI GENERALI

Rotatorie stradali sulla rete provinciale

Il dimensionamento di tutte le rotatorie su viabilità provinciale deve essere conforme ai dettami del DM. n.1699 del 19/04/2006 e deve essere determinato in funzione degli effettivi carichi di traffico e del loro incremento stimato su base decennale. Non possono in ogni caso essere adottati diametri esterni inferiori a 32m in ambito urbano e 38m in ambito extraurbano.

Trasferimenti di competenze

E' opportuno chiarire già in questa fase che i rami stradali esistenti della rete provinciale che risulteranno variati ovvero comunque non più funzionali dovranno essere declassati a viabilità comunale. Ciò assume particolare rilevanza per i tratti variati:

- della SP8 a Concordia per effetto della Variante sud all'abitato di Concordia;
- della SP8 Diram. per San Felice per effetto dell'opera V24 – Cavalcavia SP8 Diram. San Felice;
- della SP468 ed SP 9 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera C07 (exMO06) – Viabilità di collegamento completamento tangenziale di S.Felice e Circonvallazione di Rivara;
- della SP468 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera C08 (exMO07) - Viabilità di collegamento tra la S.C. Salde Entra ed il polo industriale di Finale Emilia;

Alle singole amministrazioni Comunali dovranno altresì essere assegnati in carico sia i percorsi pedonali e/o ciclabili previsti in progetto, sia le utenze elettriche (impianti di illuminazione, semaforizzazioni etc.) anche insistenti sulle nuove intersezioni progettualmente previste con la viabilità provinciale.

INTERFERENZE DELL'OPERA CON LA VIABILITÀ PROVINCIALE: OSSERVAZIONI PUNTUALI

Comune di Concordia sulla Secchia - Interferenze con SP8 "di Mirandola" e SP5 "di Cavezzo" dalla progr. autostradale km. 8+900 c.a. alla progr. autostradale km. 10+650.

Opere progettuali:

C02 – INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE – Intersezione a rotatoria fra via Boccaletta e SP8

C03 – INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE – Variante sud all'abitato di Concordia

La soluzione proposta è generalmente condivisibile; si segnala tuttavia l'opportunità di far proseguire la variante verso Est fino ad intercettare la SP 8 nei pressi del casello Autostradale, in modo così da rendere completa la variante/tangenziale e bypassare integralmente l'abitato di Concordia. Qualora non sia possibile percorrere questa soluzione, risulta però indispensabile, in relazione all'importanza che assumerà il nodo attualmente semaforizzato dell'intersezione fra SP5 e la SP8 nel centro abitato di Concordia, prevederne la riconfigurazione a rotatoria.

Comune di S.Possidonio – Interferenza con SP8 "di Mirandola".

Opera progettuale: S02 – SVINCOLO SAN POSSIDONIO-CONCORDIA-MIRANDOLA – Intersezione a rotatoria tra il casello autostradale e la SP8

La prevista intersezione a rotatoria con la viabilità di accesso al nuovo casello autostradale è condivisa.

Si ritiene tuttavia che la SP8 sia inadeguata a ricoprire il ruolo di collettore principale da e per il casello di S.Possidonio.

Le elaborazioni condotte nell'Analisi Trasportistica (Elab.0015_PD_0_000_00000_0_GE_RH_01_A) giungono invece a concludere (pag. 131) che la presenza dell'asse autostradale comporterà invece "miglioramenti nelle condizioni di deflusso".

Sebbene la citata Analisi Trasportistica smentisca quindi l'esigenza più volte segnalata di un potenziamento della SP8, non può non osservarsi che gli algoritmi utilizzati restano, com'è ovvio, affetti da un margine di indeterminatezza le cui conseguenze eventuali non possono in futuro ricadere su questa Amministrazione.

Per quanto precede, pertanto, si anticipa fin d'ora che la conclusione positiva della VIA dovrà contenere le seguenti prescrizioni:

1. la società A.R.C. deve effettuare una verifica annuale a sua cura e spese, e in contraddittorio con la Provincia di Modena, dei volumi di traffico sulla SP8 presenti sul tratto Concordia – Mirandola (estesa ad almeno un quinquennio dall'apertura al traffico dell'Autostrada Cispadana) da confrontarsi con i dati di traffico che, nel frattempo, questa Amministrazione sta censendo e continuerà in futuro a censire.
2. In caso di situazione significativamente difforme a quanto previsto nel documento, la Società A.R.C. deve provvedere a propria cura e spese al potenziamento della SP8 nel tratto in parola, lasciando indenne dai conseguenti oneri economici l'Amministrazione Provinciale.

Comune di San Felice sul Panaro

Intersezione con SP8 “Diramazione per S.Felice” alla progr. autostradale km 25+000 c.a.

Opera progettuale: V24 – VIABILITA' INTERFERITA – Cavalcavia SP8 Diramazione per San Felice

La soluzione progettuale proposta è condivisibile; si rileva tuttavia che la rotatoria posta al limite sud dell'intervento risulta, oltre che eccessivamente eccentrica rispetto alla sede esistente della Provinciale, poco adatta in quanto via Primo Maggio, risulterà certamente “scaricata” dal traffico in virtù della nuova collocazione del cavalcavia; pertanto se ne consiglia l'eliminazione e l'adozione di una intersezione lineare a raso simile a quella utilizzata con la vicina via Villa Gardè.

Intersezione con SP9 “Imperiale” alla progr. autostradale km. 27+300 c.a.

Opera progettuale: V26 – VIABILITA' INTERFERITA – Cavalcavia SP9 Imperiale

In merito alla soluzione proposta, si evidenzia l'opportunità di eliminare la rotatoria prevista al piede della rampa nord del cavalcavia, che pare superflua in relazione al numero di utenze effettivamente servite sul tratto di attuale SP9 interrotto in loc. “Corte Bassa”, oltre che un inutile aggravio di costi in termini manutentivi in fase di esercizio.

Comune di Finale Emilia

Intersezione con SP2 “Panaria Bassa” alla progr. autostradale km. 34+050 c.a.

Opera progettuale: V29 – VIABILITA' INTERFERITA – Cavalcavia SP2 Panaria Bassa

Si ritiene opportuno riconfigurare l'intersezione con il vecchio tracciato posto ad ovest in modo da mantenere le sole svolte a destra ed utilizzare per le restanti manovre la nuova controstrada prevista alla base del rilevato lato sud.

Intersezione con la SP10 “di Finale Emilia” (SP41 “Riga” della Provincia di Ferrara) alla progr. autostradale km. 38+900 c.a.

Opera progettuale: V29 – VIABILITA' INTERFERITA – Sottovia SP41 “Riga”

La soluzione adottata è indubbiamente migliorativa rispetto a quella proposta nel Preliminare. Come unica nota è da rilevare che l'opera pur ricadendo al confine tra la Provincia di Modena e quella di Ferrara riguarda un tratto stradale (SP 10 appunto) di competenza di codesto Ente; pertanto onde evitare futuri disguidi in fase di corrispondenza per le future fasi progettuali, occorre rinominare l'opera non più come “Sottovia SP 41 Riga” ma bensì come “Sottovia SP 10 di Finale Emilia”.

1.4. Contributi

Sulla base della documentazione progettuale, comprensiva degli elaborati integrativi presentati dal proponente ARC, sono stati espressi i pareri di competenza dei seguenti Servizi/Unità Operative facenti parte della scrivente Provincia di Modena:

- Area Lavori Pubblici;
- Servizio Sicurezza del Territorio e Cave;
- Unità Operativa Pianificazione Territoriale;
- Unità Operativa Parchi e Biodiversità;

Detti pareri sono stati utilizzati per la predisposizione del presente contributo istruttorio.

2. CONTRIBUTO ISTRUTTORIO DELLA PROVINCIA DI MODENA ALLA FORMULAZIONE DEL PARERE DI VIA DI COMPETENZA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

2.1. Conformità al PTCP di Modena

Criticità idraulica

In relazione alla sostenibilità degli insediamenti ed alla criticità idraulica, in considerazione del fatto che buona parte del tracciato è proposto su terrapieni ed alla luce della recente esondazione del fiume Secchia, al fine di analizzare se l'opera viaria e le relative strutture ed infrastrutture ad essa connesse possano avere incidenza e/o portare a modifiche/variazioni delle aree a differente pericolosità e/o criticità idraulica A1, A2, A3, A4, identificate dal PTCP nelle tavole 2.3, risulta necessario prescrivere che gli studi, previsti dall'art.11 del PTCP, relativi alla pericolosità e criticità idraulica, siano realizzati e presentati nell'ambito dell'approvazione definitiva del progetto; gli studi devono essere condotti secondo la metodologia utilizzata per la stesura della carta di piano, inserita nell'appendice alla relazione del PTCP.

Maceri

Il PTCP, ai sensi dell'art. A8 della L.R. 20/2000, individua nelle tavole 1.2 numerosi maceri ai quali riconosce una valenza storico documentale in quanto infrastrutture del territorio rurale ed una valenza di carattere ambientale quale biotopo umido artificiale; alcuni maceri vengono interferiti dal tracciato dell'autostrada in progetto e quindi compromessi; risulta pertanto necessario prescrivere di individuare misure compensative quali la realizzazione di zone umide nell'intorno del sito con superficie e profondità almeno equivalente a quella soppressa ed il ripristino/potenziamento dei valori ambientali compromessi.

Zone archeologiche

L'autostrada proposta interessa una zona di interesse storico-archeologico, individuato nelle tavole 1.1 del PTCP, la zona interessata costituisce un "complesso archeologico" ed è classificato come complesso di tipo "a", ai sensi del comma 2 dell'art. 41a, per i quali è prescritta la programmazione anticipata di sondaggi preventivi e sopralluoghi in diversi periodi dell'anno. L'area archeologica di via Santo Stefano, in comune di Novi di Modena, che include due siti di età romana ed un sito di età medioevale, è descritta anche nell'Atlante dei Beni Archeologici della provincia di Modena.

Viabilità storica

L'intervento stradale interferisce con numerose strade storiche individuate nelle tavole 1.1 del PTCP, per le quali si prescrive di evitare alterazioni significative della riconoscibilità dei tracciati e, laddove risultasse necessario interromperne il percorso, risulta pertanto necessario prescrivere di lasciare traccia della presenza del segno storico, anche inserendo elementi verticali di evidenziazione, quali ad esempio la messa a dimora di alberature autoctone d'alto fusto che poste da un lato e dall'altro del nuovo asse permettano di leggere e tracciare la continuità del tracciato storico.

Dossi

Il tracciato della Cispadana interferisce numerosi dossi della pianura modenese, rappresentati nelle tavole 1.1 del PTCP; tali elementi che concorrono alla definizione della struttura planiziale e, in virtù della loro significativa rilevanza idraulica, influenzano il comportamento delle acque in esondazione; risulta pertanto necessario prescrivere che l'infrastruttura adotti accorgimenti costruttivi che garantiscano una significativa funzionalità della struttura tutelata.

Nell'ambito degli attraversamenti degli alvei fluviali e delle zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua, le opere pubbliche previste devono essere realizzate nel rispetto dei contenuti di cui agli artt. 9 e 10 del PTCP.

2.2. Interferenze con i percorsi ciclo-pedonali

Il tracciato in progetto interseca alcuni percorsi ciclabili individuati dal vigente PTCP (Tav 5.3), per alcuni dei quali non è specificato se sono stati previsti o meno i manufatti necessari agli attraversamenti ciclabili.

Si ritiene pertanto necessario sia prescritto che la percorribilità ciclo-pedonale deve essere garantita in corrispondenza delle seguenti intersezioni della Cispadana con i percorsi ciclabili previsti dal PTCP:

- arginature dei fiumi Secchia e Panaro;
- canale Resega (Comune di Novi);
- S.P. 413 Romana (Comune di Novi);
- Canale Lama (Comune di Novi);
- S.P.8 (Comune di Concordia);
- canale Burana (Comune di Mirandola);

2.3. Mitigazioni

In riferimento alla richiesta di integrazioni con cui è stato indicato al proponente “*di specificare quali siano i soggetti a cui compete la **manutenzione degli interventi mitigativi e/o compensativi***” (Relazione Generale – Luglio 2013 – NOTA 1.4), si rileva che nella documentazione integrativa sono riportate unicamente le seguenti soluzioni per le manutenzioni:

- opere a verde all'interno della recinzione autostradale, di competenza della Società concessionaria;
- aree esterne alle recinzioni autostradali ove per la realizzazione delle dotazioni mitigative “potranno essere acquisite dal Concessionario o attraverso esproprio o attraverso altre forme che dovranno necessariamente prevedersi in una successiva fase progettuale (accordi, convenzioni)...” Non è giustificato lo stato di necessità di previsione demandata ad una successiva fase progettuale. Si ritiene anzi che le opere di mitigazione, proprio perché funzionali e necessarie alla possibilità di realizzazione dell'opera, debbano essere previste in questa fase e le modalità sono condizione fondamentale per garantire la funzione di tali opere;
- opere a verde destinate alla fruizione pubblica poste al di fuori della recinzione cedute a completamento a titolo gratuito alle amministrazioni competenti che prenderanno in capo anche le manutenzioni;
- viabilità di adduzione e di collegamento al completamento saranno cedute agli enti territoriali competenti insieme alle opere a verde.

Si ritiene che per le opere di mitigazione esterne alla recinzione autostradale, per le quali è già previsto l'esproprio (presenti nel particellare di esproprio) e che non rientrano nelle aree a verde destinate alla fruizione pubblica, debbano essere individuati in modo preciso:

- soggetto finale destinatario dell'esproprio ed eventuale modalità di cessione;
- soggetto/i gestore/i;
- modalità di gestione;
- tipologia e tempistica delle manutenzioni;

Si ritiene che questa sia una condizione non prescindibile per la garanzia di conseguimento degli obiettivi delle opere di mitigazione.

In riferimento alla richiesta di integrazioni con cui è stato indicato al proponente “*di **rivedere l'organizzazione dei cantieri fissi e della relativa viabilità, escludendo l'interessamento di***

aree appartenenti alla Rete Natura 2000” (Relazione Generale – Luglio 2013 – NOTA 3.5), si rileva che nella documentazione integrativa viene citato lo studio per la valutazione di incidenza (correttamente studio di incidenza) riportandone una considerazione (“.. l’attuazione degli interventi di progetto non comporta incidenze negative, né per la fase di cantiere che di esercizio, tali da condizionare anche solo in parte il sito di Rete Natura 2000”) ed attribuendogli quindi valore di valutazione di incidenza. A questo proposito si precisa che lo studio di incidenza ha la funzione di produrre un’analisi degli interventi in relazione agli elementi del sito della Rete Natura 2000 e che la valutazione dell’incidenza non è di competenza né dello studio, né del progetto, ma dal competente Ministero; si tratta, pertanto, di un’asserzione che non trova riscontro in alcun processo valutativo formale già eseguito e quindi priva di valore ai fini della corretta risposta alle richieste di integrazione.

Nelle medesime integrazioni inoltre, viene precisato che i percorsi di cantiere individuati interessano solo marginalmente le aree vincolate.

In merito a tale ambito, si ritiene che finora non siano stati prodotti elementi sufficienti a supportare in modo adeguato la scelta di realizzare una pista di cantiere lungo il canale Fossa Raso all’interno del sito delle Siepi e Canali della Resega, che inevitabilmente andrà a produrre impatti considerevoli, dovuti alla eliminazione di una fascia di vegetazione (siepe alberata autoctona) e a un forte disturbo per il passaggio di mezzi nel tratto del canale oggetto di tutela.

Poiché l’obiettivo da raggiungere è quello di minimizzare e, quando possibile, escludere l’interessamento dei siti della rete Natura 2000 dai cantieri fissi e della relativa viabilità, si ritiene pertanto necessario escludere la viabilità di cantiere lungo il canale Fossa Raso.

In riferimento alla richiesta di integrazioni con cui è stato indicato al proponente di ***“analizzare e valutare i rapporti e gli eventuali impatti di fase di esercizio sulla fauna ed in particolare sull’avifauna, con le cenosi boschive previste dal progetto lungo l’infrastruttura viaria principalmente a nord di questa”*** (Relazione Generale – Luglio 2013 – NOTA 4.19), si ritiene che le considerazioni riportate relativamente ai risultati dell’analisi proposta (condotta mediante la matrice di Leopold) non giustifichino la scelta di realizzare mitigazioni di tipo boschivo a ridosso dell’autostrada ed in particolare solo a nord di questa. La richiesta di valutare l’effetto della realizzazione di tali mitigazioni aveva lo scopo valutare gli effetti del potenziamento a ridosso della sede autostradale e solo a nord di questa sui popolamenti faunistici in genere e specificamente ornitici ed in particolare analizzare i potenziali effetti in fase di esercizio. La vasta letteratura sugli impatti accidentali sulla fauna (cfr 2012 IENE International Conference) indica con chiarezza linee guida progettuali al fine di ridurre le cause di mortalità per impatto con i veicoli lungo le strade.

A questo proposito ci si chiede a quale fonte scientifica, pubblicazioni sia fatto riferimento nell’affermazione secondo la quale “le opere di mitigazione possano svolgere contemporaneamente ruoli opposti: barriera naturale protettiva e mantenimento della continuità ecologica” che è evidentemente un ossimoro. Come noto il mantenimento della continuità ecologica è volto a contrastare l’effetto barriera. Difficilmente comprensibile come possano opere di mitigazione svolgere contemporaneamente due ruoli. Non è inoltre specificato nei confronti di cosa e per quale biocenosi sia la barriera protettiva.

L’esigenza di garantire la continuità ecologica in senso nord sud, come chiaramente espresso nel PTCP (v. Rete ecologica provinciale), non trova plausibili soluzioni, poiché le opere di mitigazione sono localizzate tutte dalla stessa parte, pertanto non è chiaro come le cenosi boscate possano dare continuità ecologica, che per sua definizione deve essere continua e non interrotta dal manufatto.

Appare inoltre priva di qualsiasi fondamento la definizione secondo la quale *“gli interventi di mitigazione in corrispondenza del sito di Rete Natura 2000 ZPS IT4040016 Siepi e canali di Resega Foresto sono stati progettati con una successione di specie arboree ed arbustive che non permette, in considerazione della particolare morfologia conseguita, la collisione dell’avifauna con i veicoli, infatti in prossimità dell’autostrada sono stati previsti alberi ad alto fusto mentre più internamente sono state localizzate fasce arbustive in modo tale che gli uccelli al momento di spiccare il volo siano portati ad alzare la traiettoria in funzione della presenza della cortina*

arborea". Tale affermazione non tiene conto dei normali e svariati comportamenti etologici dell'avifauna.

Poiché tale struttura arboreo arbustiva si trova solo a nord del tracciato autostradale, pare inoltre evidente che le analisi condotte evidentemente parziali.

Alla luce degli elementi sopra riportati, si ritiene che non sia stato analizzato il potenziale effetto di realizzazione delle cenosi arboreo arbustive in prossimità del tracciato autostradale e che ai fini della mitigazione in corrispondenza del sito, le opere di mitigazione dovrebbero essere volte ad un potenziamento di ambienti di specie faunistiche presenti nel sito, producendo un incremento delle dotazioni di elementi naturali già presenti all'interno del sito, e localizzandole in modo da escludere un aumento del rischio di collisione accidentale in fase di esercizio.

In riferimento alla risposta che il proponente ha dato alla richiesta di integrazioni n.4.20 (Relazione Generale – Luglio 2013 – NOTA 4.20), si ritiene che gli interventi di fasce tampone debbano essere estesi anche al restante territorio della Provincia di Modena interessata dagli impatti dell'opera, che presenta caratteristiche simili.

In riferimento alla risposta che il proponente ha dato alla richiesta di integrazioni n.4.21 (Relazione Generale – Luglio 2013 – NOTA 4.21), si ritiene che gli interventi proposti sui corridoi ecologici esistenti non siano volti ad un loro potenziamento, ma al mantenimento dello stato attuale, senza quindi mitigare gli impatti attesi. Si ritiene necessario procedere con un potenziamento degli interventi dei corridoi ecologici primari e secondari nonché alla individuazione di interventi volti a realizzare corridoi locali, in modo da garantire la connettività ecologica del territorio.

2.4. Attività estrattive

Nell'ambito del procedimento di cui all'oggetto, in riferimento alla documentazione integrativa consegnata dal proponente in data 31/07/2013 ed agli incontri di approfondimento svoltisi nel merito, si rileva quanto segue.

Si prende atto della proposta di individuazione di soluzioni alternative per l'ubicazione dei siti di approvvigionamento dei materiali non pregiati funzionali al soddisfacimento del fabbisogno dichiarato per la realizzazione dell'infrastruttura, comprese le varie opere accessorie, rispetto alle sole cave pianificate dagli strumenti settoriali vigenti (PIAE e PAE), in ottemperanza alla specifica richiesta formulata dal Ministero (rif. n. 3.6).

Nel merito degli aspetti ambientali non si riscontrano rilievi essendo stati evidenziati nella documentazione consegnata i benefici attesi in termini di riduzione degli impatti sulle varie matrici analizzate rispetto a quanto previsto nel Progetto Definitivo soprattutto in relazione alla riduzione della distanza cava-sedime autostradale.

Tuttavia si pone in evidenza che gli aspetti di valutazione in merito alla puntuale definizione dei perimetri dei singoli poli, relative caratteristiche, modalità operative ecc. saranno oggetto di specifica variante agli strumenti di settore dedicati (come peraltro ricordato anche dal proponente nella documentazione consegnata) nell'ambito del procedimento di approvazione del Progetto definitivo dell'Autostrada regionale Cispadana ai sensi dell'art. 40 della L.R. 20/00 e dell'art. 158 della L.R. 3/99 e s.m.i, al momento sospeso.

Pertanto si rimandano a quelle sedi le valutazioni anche in merito ai procedimenti amministrativi funzionali all'attivazione dei poli estrattivi che, per quanto fino ad ora argomentato nei vari incontri di approfondimento svolti, non prevedono la dichiarazione di pubblica utilità per le aree di cava, con conseguente avvio di processi espropriativi, ipotizzando procedure ordinarie a valle della definitiva approvazione delle Varianti agli strumenti di settore dedicati (in coerenza con la legislazione regionale vigente), diversamente da quanto auspicato dal proponente nella Relazione

Generale di Risposta alle richieste di chiarimenti e integrazioni nell'ambito della procedura di VIA ai sensi del D.Lgs. 152/06.

Ci si riserva dunque di valutare nella opportuna sede i procedimenti amministrativi da seguire avendo anche a riferimento l'opportunità di garantire l'approvvigionamento dei materiali in tempi e modi compatibili con il cronoprogramma di realizzazione del progetto.

2.5. Interferenze dell'opera con la viabilità provinciale

Con riferimento a quanto indicato da questa amministrazione con propria nota prot. 47612/11.2 f.36 in occasione della Conferenza di Servizi Preliminare del progetto, stanti le competenze dell'Area LL.PP., si esprimono le seguenti considerazioni inerenti alle sole interferenze con la viabilità di rango provinciale.

Osservazioni di carattere puntuale

Comune di Novi di Modena

Intersezione con SP413 “Romana” alla progr. autostradale km. 7+150 ca.

La soluzione adottata per risolvere l'interferenza non modifica l'assetto plano-altimetrico della SP413, che viene sottopassata dall'Autostrada, pertanto è condivisa. Particolare attenzione dovrà essere posta in sede di progettazione esecutiva nell'individuazione di soluzioni che non interrompano in corso d'opera il transito sulla SP413, trattandosi di collegamento primario non fungibile.

Comune di Concordia sulla Secchia

Interferenze con SP8 “di Mirandola” e SP5 “di Cavezzo”

opere progettuali: MO01 – rotatoria fra via Boccaletta e SP8
MO02 – variante sud all'abitato di Concordia

Il progetto definitivo presenta una soluzione sostanzialmente condivisibile, che recepisce le indicazioni fornite a livello preliminare, con l'unica eccezione per la richiesta razionalizzazione a rotatoria dell'attuale intersezione semaforizzata fra SP5 e SP8, che il progetto definitivo non recepisce e che, per contro, si ribadisce debba essere ricompresa all'interno delle opere progettualmente previste, stante l'importanza che tale nodo assumerà in relazione all'adiacente connessione sulla SP8 del casello di Concordia.

Comune di S.Possidonio

Interferenza con SP8 “di Mirandola”

La prevista intersezione a rotatoria con la viabilità di accesso al nuovo casello autostradale è condivisa.

Effetti sulla SP11 Diramazione per Mirandola

Contrariamente a quanto richiesto in sede di osservazioni sul progetto preliminare, non risulta prevista alcuna opera di adeguamento del tratto che si sviluppa per circa 500 mt dall'intersezione con via S.Martin Carano fino alla connessione con la SP8 (dal km 2+600 ca. al km. 3+100 ca.), in quanto pesantemente inadeguato a supportare il traffico che su di esso transiterà per effetto del richiamo costituito dal casello autostradale di S.Possidonio.

Comune di S Felice sul Panaro

Intersezione con SP8 “di Mirandola” – Diramazione per S.Felice alla progr. autostradale km. 27+500 ca.

La soluzione progettuale recepisce le indicazioni a suo tempo fornite, pertanto è condivisibile.

Intersezione con SP9 “Imperiale” alla progr. autostradale km. 30+460 ca.

La soluzione progettuale è condivisibile. Si ribadisce che è inoltre possibile valutare, di concerto con il Comune di San Felice, la possibilità di eliminare la rotatoria prevista al piede della rampa

nord del cavalcavia, che pare superflua in relazione al numero di utenze effettivamente servite sul tratto di attuale SP9 interrotto in loc. “Cà Bassa”.

Comune di Finale Emilia

Interferenza con SP468 “di Correggio”

opera progettuale: MO07 Viabilità di collegamento tra la S.C. Salde Entra ed il polo industriale di Finale Emilia.

La soluzione progettuale recepisce le indicazioni a suo tempo fornite, pertanto è condivisibile.

Effetti sulla SP2 “Panaria Bassa”

In virtù dell'aumento del traffico veicolare da e per il centro abitato di Finale Emilia si ribadisce come assolutamente indispensabile prevedere la ristrutturazione a rotatoria dell'attuale intersezione a raso fra SP2 ed SP468 nei pressi della loc. “Canaletto” che, sebbene già richiesta in sede di osservazioni al progetto preliminare, non risulta presente fra le opere previste dal progetto definitivo.

Intersezione con la SP10 “di Finale Emilia” (SP41 “Riga” della Provincia di Ferrara)

La soluzione progettuale recepisce le indicazioni a suo tempo fornite, pertanto è condivisibile.

Osservazioni di carattere generale

Opere complementari all'Autostrada Cispadana

Seppure sia in questa sede non del tutto pertinente con l'oggetto specifico del parere, si ribadisce l'importanza che, a margine della realizzazione dell'Autostrada Cispadana, la Regione Emilia Romagna attui una precisa programmazione delle opere che, sebbene escluse dagli interventi direttamente previsti nell'ambito del progetto di costruzione dell'autostrada, non per questo assumono minore importanza, stanti le inevitabili ripercussioni che questa nuova infrastruttura avrà sul reticolo provinciale.

La configurazione dell'attuale reticolo della viabilità ordinaria appare infatti insufficiente ad affiancare un'autostrada senza idonei adeguamenti, pertanto il conseguimento degli obiettivi attesi non può prescindere dalla predisposizione di tutta una serie di interventi che si pongono come complementari all'infrastruttura principale in quanto tali da garantire l'accesso scorrevole ai caselli da tutti i punti del territorio ed in particolare dai poli industriali.

Il tracciato di progetto e la scelta, che si condivide, di collocare in territorio modenese due autostazioni, assumono valenza positiva nel momento in cui tutta l'infrastruttura è calata in un contesto che la vede adeguatamente connessa con i vari poli industriali, al terziario ed ai centri abitati, senza appesantimenti sull'attuale rete stradale. Ciò implica che, sulla base dell'attuale assetto, il reticolo stradale debba essere necessariamente fatto oggetto degli investimenti significativi a suo tempo indicati con nota di questa Amministrazione alla Regione Emilia-Romagna prot. 10519/07.06.03.02 del 30.01.2008. In tale ottica, pertanto, si richiama ancora l'attenzione sui seguenti interventi ritenuti di particolare rilevanza da questa Amministrazione:

- Potenziamento della SP8 “di Mirandola” nel tratto Concordia – Mirandola
- SP2 “Panaria Bassa”- completamento della tangenziale di Camposanto.

Trasferimenti di competenze

Si ribadisce anche in questa sede che i rami stradali esistenti della rete provinciale che risulteranno variati ovvero comunque non più funzionali dovranno essere declassati a viabilità comunale. Ciò assume particolare rilevanza per i tratti variati:

- della SP8 a Concordia;
- della SP468 ove variata nel tratto fra S.Felice e Rivara;
- della SP468 ove variata per effetto della realizzazione della viabilità di collegamento tra la S.C. Salde Entra ed il polo industriale di Finale Emilia;
- della SP468 ove variata per effetto della realizzazione della viabilità di adduzione al sistema autostradale – Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana.

Alle singole amministrazioni Comunali dovranno altresì essere assegnati in carico sia i percorsi pedonali e/o ciclabili previsti in progetto, sia le utenze elettriche (impianti di illuminazione, semaforizzazioni etc.) anche insistenti sulle nuove intersezioni progettualmente previste con la viabilità provinciale.