

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 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.

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".



OGGI CONFERMA

- 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



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 partecipata dalla popolazione e dagli enti locali di tale territorio.

La riunione ha termine alle ore 12,30.

