



COMUNE DI FERRARA

Città Patrimonio dell'Umanità

Settore Attività Interfunzionali dell'Area del Territorio e dello Sviluppo Economico  
Direttore Tecnico – Dirigente del Settore  
Ing. Fulvio Rossi

Prot. Settore n°  
da citare in risposta

COMUNE DI FERRARA  
 PROTOCOLLO GENERALE F  
 Cod.AMC.FE.A01.  
 05 MAG. 2011  
 N. 37471



Ferrara, 5 maggio 2011

REGISTRO  
 11 MAG. 2011  
 Data d'Arrivo

Alla Regione Emilia Romagna  
 Direzione Generale Reti  
 Infrastrutturali, Logistica  
 e Sistemi di Mobilità  
 v.le Aldo Moro 30  
 40127 – BOLOGNA  
 Ing. Paolo Ferrecchi

c.a.

**Oggetto:** Conferenza di Servizi progetto preliminare relativo all'Autostrada regionale Cispadana – Parere.

Con la presente nota siamo a trasmettere (in allegato) le indicazioni di questa Amministrazione relative al progetto preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana.

Distinti saluti.

Il Rappresentante delegato dell'Ente

Ing. F. Rossi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2011. 0118445

del 12/05/2011

Mitt.: COMUNE DI FERRARA



Direttore Tecnico  
 Piazza del Municipi,21 – 44121 Ferrara  
 Tel Segreteria 0532 - 419327 Fax 0532 - 419286  
 e.mail:c.zannoni@comune.fe.it

Codice fiscale e Partita IVA: 00297110389  
 PEC: comune.ferrara@cert.comune.fe.it  
 Sito web: http://www.comune.fe.it

## Parere per Conferenza dei Servizi "Cispadana"

Prendendo spunto da quanto condiviso e formalizzato nel PRIT del 1998, pare opportuno riportare i passaggi relativi ai primi passi della Cispadana. Allora si parlava della "fascia cispadana" caratterizzata da un posizionamento molto interessante nel sistema padano. Essa infatti si situa fra l'agglomerazione della via Emilia e la pianura antistante la grande conurbazione pedemontana lombardo-veneta, entrambe dense di insediamenti residenziali e produttivi. Inoltre, essa si situa ben dentro una delle più estese pianure dell'Europa comunitaria caratterizzata da elevatissimi standard produttivi agricoli.

Anche in questo ambito il sistema insediativo registra processi di dispersione, ma con intensità decisamente inferiori a quelle che si sono registrate in altri ambiti delle province di Modena e Reggio Emilia e tale da poter ancora caratterizzare l'area come un corridoio naturale che l'affaccio sul fiume Po, le zone umide circostanti e il profilo orografico della bassa pianura aiutano ad accrescere. Questo carattere non va confuso con l'idea di un'area a vocazione esclusivamente rurale: si concentra in questo spazio il potente distretto biomedicale e un tessuto di piccole imprese manifatturiere sufficientemente robusto. Ciò di cui l'area ha maggiormente sofferto è la mancanza di un supporto infrastrutturale che ne garantisca una più elevata efficienza relazionale. Di qui l'interesse per la realizzazione di un'asse viario, la Cispadana appunto, che da quasi mezzo secolo viene inserita fra le infrastrutture primarie regionali e nazionali, ma che solo con l'iniziativa assunta dalla regione di concepirlo come prima "autostrada regionale".

Dal punto di vista dell'allacciamento alla rete primaria di mobilità, la Cispadana è ben posizionata. Infatti, essa connette i due potenti assi di mobilità, che sono l'autostrada del Brennero e la Bologna-Padova: il primo, struttura portante dei rapporti commerciali italo-tedeschi; il secondo potente asse di collegamento con il nord-est europeo.

Se si considerano innanzitutto i possibili usi della struttura che comprende la Cispadana, questo asse può funzionare come gronda che scarica la pressione dall'asse della Via Emilia. Infatti, localmente, la Cispadana può funzionare come commutatore sia per chi dalla Brennero vuole andare nel bolognese, sia per chi dalla Bologna-Padova vuole andare nel modenese. Non solo, ma se alla Cispadana viene affiancato il progetto E45-E55 e lo si connette alla Bologna-Padova attraverso la Ferrara-mare, allora l'effetto gronda diviene ben più largo, perché la Cispadana consente di collegare il centro-nord-ovest della padania con la linea centrale e adriatica verso il centro e il sud d'Italia, bypassando completamente le aree molto congestionate dell'Emilia centrale. Dunque la

*Cispadana sviluppa un consistente effetto rete. Tuttavia, l'interesse della regione per la Cispadana non si limita alla sola funzione di attraversamento. Anzi, un obiettivo importante è quello di attrarre sviluppo in aree che, soprattutto nel versante ferrarese, registrano una minore presenza manifatturiera. È dunque importante che la costruzione della Cispadana sia fin dall'inizio concepita come un'opera strutturante il paesaggio, entro un disegno di sviluppo sostenibile: deve garantire il carattere di zona umida della rete ecosistemica padana e uno sviluppo in grado sì di promuovere l'estensione della distrettualità locale, ospitare decentramenti da altre aree, formare forza lavoro e così via, ma di integrare altresì fin da subito i principi della green economy e l'integrazione efficiente della rete locale di adduzione alla infrastruttura principale.*

*Gli assi della pedemontana e della cispadana disegnano e integrano due sistemi complessi di area vasta, complementari all'asse della via Emilia. L'asse cispadano, in particolare, prefigura uno scenario che lega, lungo la direttrice est-ovest, Ravenna, Ferrara, Parma e Piacenza e, verso nord, avvicina Ferrara all'asse del Brennero, lasciando prevedere una diversa gravitazione reciproca fra le aree della pianura modenese e reggiana e i territori e le città di Mantova, Verona, Rovigo e Padova; avvicina la bassa reggiana e modenese a Bologna, a Ferrara e alla Romagna; incrocia a Parma il corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, di cui il territorio parmense con il collegamento al porto di La Spezia e alla Toscana è componente fondamentale, e concorre così a rafforzare l'Emilia-Romagna come piattaforma logistica fra i due mari e il nord Italia e Nord Europa.*

È ferma convinzione della Scrivente Amministrazione che le condizioni individuate in quel documento programmatico, siano più che mai valide e necessarie per il territorio di nostra competenza.

Un territorio che necessita di un collegamento diretto e funzionale con la costruenda Cispadana e che pertanto richiama alcuni interventi tesi al raggiungimento di questo obiettivo.

A tal fine, si precisa che dall'esame degli elaborati del "Progetto autostradale" prodotti dal concessionario in data giugno 2010, risultano conformi al vigente Piano Strutturale Comunale di Ferrara approvato il 16 aprile 2009 con prot.21901, tenuto conto dell'art. 11 comma 4 della Normativa Tecnica di Attuazione del citato PSC che qualifica come indicativi i tracciati di progetto delle infrastrutture riportate nella cartografia dello strumento urbanistico generale. Non vi è invece conformità col vigente Piano Regolatore Generale, che non contiene la previsione dei lavori progettati, né i necessari vincoli

preordinati all'esproprio; a seguito dell'elaborazione del piano particellare degli espropri, occorrerà pertanto -se il PRG sarà ancora vigente e non sostituito dal Piano Operativo Comunale- adeguare detto strumento con l'apposizione dei vincoli espropriativi.

Con specifico riferimento allo svincolo a racchetta tra l'autostrada Cispadana e la SS 64 Porrettana, si ritiene opportuno prevederne lo spostamento a sud della Ferrara-Porto Garibaldi con una rotatoria di collegamento alla Porrettana e al prolungamento della tangenziale ovest. L'obiettivo è di fare in modo che lo svincolo autostradale abbia un collegamento privilegiato con la circonvallazione ovest disincentivando per contro l'utilizzo della via Bologna come porta di accesso/uscita alla città.

Con il medesimo scopo di alleggerire la SS 64 Porrettana dai carichi veicolari provenienti da sud e diretti all'autostrada, il "*progetto autostradale*", si ritiene debba comprendere il prolungamento della tangenziale ovest verso sud e il suo collegamento alla Porrettana oltre l'abitato di Uccellino e collegato allo svincolo a racchetta sopra descritto.

Sarebbe altresì opportuno prevedere uno spostamento del ramo di collegamento fra la prevista tangenziale ovest di Ferrara e la S.S. 64 in asse con il ramo sud di via Trasvolatori Atlantici, in quanto l'individuazione prevista dal progetto preliminare in esame impedirebbe l'ampliamento e lo sviluppo di una importante attività produttiva della zona.

Il Comune di Vigarano Mainarda ha richiesto il collegamento tra il futuro casello di Poggio Renatico e la SP 66. Si ritiene necessario che tale collegamento venga prolungato fino alla SP 69 Virgiliana in proseguimento della già realizzata bretella tra la Virgiliana e la via Finati in località Porotto in Comune di Ferrara. In tal modo la nuova viabilità garantirà una migliore accessibilità ed appetibilità all'uso dell'autostrada da parte dei Comuni limitrofi a Ferrara (Bondeno, Vigarano Mainarda e Mirabello).

In relazione alla documentazione dello studio preliminare ambientale presentato si rileva che:

- la documentazione analizzata risulta essere struttura in:
  - *Quadro di Riferimento Programmatico*: nel quale viene valutata la conformità del progetto preliminare con gli strumenti e i piani urbanistici e con i piani di settore;
  - *Quadro di Riferimento Progettuale*: nel quale vengono illustrati tutti gli aspetti progettuali principali previsti per l'infrastruttura;
  - *Impatti Ambientali del Progetto e Interventi di mitigazione*: dove vengono messi in evidenza i potenziali impatti derivanti sia dalla fase di cantiere sia dalla fase di esercizio dell'opera in oggetto. In relazione ai possibili impatti

generati dall'opera vengono fatte proposte per le opere di mitigazione che si rendono necessarie.

- Il grado di dettaglio dell'analisi condotte, in particolare per quanto riguarda gli impatti generati sia dalla fase di cantiere che dalla fase di esercizio, considerando anche la fase di progettazione a cui sono riferite, risulta essere soddisfacente.

In vista della stesura del progetto definitivo, dell'attivazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e della redazione dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.), si ritiene utile segnalare che in sede di progetto definitivo e nel SIA dovranno essere approfonditi i seguenti elementi:

1. Quadro di Riferimento Programmatico:

- a. Dovrà essere valutata la conformità delle opere con le disposizioni previste dagli strumenti urbanistici provinciali e comunali (PTCP, PRG e PSC) mettendo in evidenza le aree di vincolo e le eventuali varianti a tali strumenti che si rendono necessarie. Dovranno essere valutate le interferenze dell'opera con la Rete ecologica Provinciale e Comunale;
- b. Dovrà essere valutata la conformità delle opere previste con i piani di settore in particolare con il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'aria (PTRQA) della Provincia di Ferrara;
- c. Vista la necessità di un elevato quantitativo di materiali inerti, dovrà essere valutata la conformità delle opere con il terzo PIAE della Provincia di Ferrara, attualmente adottato e in fase di approvazione;

2. Quadro di Riferimento Progettuale:

In sede di progetto definitivo si ritiene debba essere condotto un approfondimento in merito a:

- a. Bilancio di materie prime: con particolare riferimento all'indicazione delle materie prime necessarie per la realizzazione dell'opera e le relative fonti di approvvigionamento ed inoltre all'eventuale utilizzo di materiale riciclato;
- b. Gestione delle terre e rocce da scavo: indicazione dei quantitativi dei materiali di risulta dalle operazioni di scavo, il progetto di gestione delle terre e rocce da scavo redatto in conformità alle disposizioni delle normative vigenti;
- c. Gestione delle acque meteoriche di dilavamento della piattaforma: approfondimento progettuale che dimostri -anche attraverso una relazione idraulica- l'invarianza idraulica secondo le indicazioni del Consorzio di Bonifica

Pianura di Ferrara. Approfondimenti in merito alle interferenze dell'opera in progetto con i corpi idrici superficiali siano essi scoli consortili o semplici scoline atte al deflusso delle acque dei terreni agricoli interessati;

- d. Fase di cantiere: Per ogni singolo campo base dovrà essere eseguito un approfondimento relativamente a:
- i. planimetria dell'area di cantiere con l'indicazione della disposizione planimetrica dei locali al servizio delle maestranze e delle aree adibite a deposito materiali, confezionamento calcestruzzi, cisterne per i carburanti, ecc. ;
  - ii. i tracciati delle principali reti tecnologiche con particolare riferimento alla rete di smaltimento delle acque reflue domestiche e industriali e alla rete di smaltimento delle acque meteoriche indicando il loro corpo ricettore. Dovranno essere inoltre messi in evidenza tutti i dispositivi necessari alla depurazione di tali acque.
  - iii. i dispositivi che si intendono adottare nell'area di cantiere per evitare fenomeni di inquinamento delle acque superficiali, dei suoli e del sottosuolo;
  - iv. principali ricettori potenzialmente impattati;
  - v. viabilità di accesso ai cantieri, in particolare per quelli operativi, indicando le strade esistenti e quelle di nuova realizzazione. Dovranno essere fornite indicazioni in merito al loro recupero e alla loro eventuale nuova destinazione d'uso;
  - vi. traffico indotto dalle attività di cantiere, con particolare riguardo ai mezzi impiegati per il trasporto delle materie prime necessarie per la realizzazione dell'opera;
- e. Traffico: si ritiene utile approfondire le valutazioni in merito ai flussi di traffico indotto estesi anche alle arterie di accesso all'infrastruttura autostradale di competenza dell'amministrazione Provinciale e Comunale;

### 3. Quadro di Riferimento Ambientale

- a. Emissioni in atmosfera: si chiede di considerare, per la valutazione dell'impatto in atmosfera derivante dall'esercizio dell'opera, oltre ai parametri NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub> anche benzene e IPA. La valutazione dell'impatto dell'opera dovrà essere valutata facendo il confronto tra la situazione *ante operam* (dati relativi all'inquinamento atmosferico reperibili dalle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria) e *post*

*operam*. Si richiede inoltre di proporre opere di compensazione e/o mitigazione di tale impatto;

- b. Rumore: si richiede, una volta definito il tracciato definitivo dell'infrastruttura, di approfondire la valutazione previsionale di impatto acustico derivante principalmente dall'esercizio dell'opera al fine di verificarne il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente, definendo puntualmente i ricettori potenzialmente interessati nella fascia di pertinenza acustica della nuova autostrada;
- c. Flora, fauna ed ecosistemi: in sede di progetto definitivo si richiede l'approfondimento delle interferenze delle opere in progetto con le zone SIC e ZPS e gli eventuali maceri attraversati. Si richiede di proporre opere di mitigazione specifiche per la risoluzione di tali interferenze. Dovranno essere inoltre studiati e descritti i dispositivi atti a garantire il passaggio in sicurezza della fauna in quanto l'infrastruttura non deve rappresentarne un ostacolo;
- d. Sistema agricolo: dovrà essere valutata l'interferenza del tracciato dell'infrastruttura in oggetto con le proprietà agricole attraversate, anche attraverso la sovrapposizione dell'asse stradale con una planimetria catastale, e dovranno essere proposte soluzioni per evitare interclusioni di tali aree;
- e. Paesaggio: in sede di progetto definitivo si richiede di presentare un inserimento nel paesaggio circostante dell'opera anche attraverso immagini 3D dal punto di vista paesaggistico. Dovranno essere valutate eventuali opere di mitigazione;
- f. Monitoraggio: in sede di progetto definitivo si richiede di presentare un piano di monitoraggio sia della fase di cantiere che della fase di esercizio dell'opera;
- g. Si chiede di effettuare un approfondimento in merito al rischio idrogeologico dell'area interessata dall'opera in progetto.

Si coglie l'occasione per comunicare che l'Amministrazione si riserva di richiedere integrazioni alla documentazione presentata per il progetto definitivo e le altre procedure autorizzative che verranno attivate unitamente alle opere di mitigazione/compensazione che si ritengono necessarie.

Il Rappresentante delegato dell'Ente

Ing. Fulvio Rossi

