



COMUNE DI FINALE EMILIA
Provincia di Modena
Servizio Lavori Pubblici/Manutenzioni

Tel 0535-788472 fax 0535-778130

Prot. n 8890

Alla **Regione Emilia Romagna**
Servizio viabilità, navigazione interna e portualità commerciale
Viale Aldo Moro n. 30
40127 - Bologna

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2011. 0110573
del 03/05/2011

Mitt.: COMUNE DI FINALE EMILIA

c.a. Responsabile del procedimento
Ing. PAOLO FERRECCHI



OGGETTO: CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE SUL PROGETTO PRELIMINARE RELATIVO ALL'AUTOSTRADA CISPADANA, EX ART. 14 BIS DELLA LEGGE 241/1990

Si trasmettono le osservazioni sulle tematiche di cui si propone la trattazione prioritaria in sede di conferenza dei servizi ed in particolare:

- tematiche attinenti alla progettazione dell'infrastruttura e delle opere complementari
- tematiche attinenti alle opere di mitigazione
- tematiche attinenti alle opere di compensazione
- indicazioni di carattere generale

Allegati:

relazione
tavole grafiche

Finale Emilia li **03.05.2011**

II DIRIGENTE DEL SERVIZIO LL.PP./MANUT.
Geom. Carlo Gerrini



Comune di Finale Emilia

Provincia di Modena

Servizio Lavori Pubblici/Manutenzioni

Spett.le Regione Emilia Romagna
Servizio viabilità, navigazione interna e portualità commerciale
Viale Aldo Moro, 30 40127 Bologna

C.A. Responsabile del Procedimento
Ing. PAOLO FERRECCHI

OGGETTO: CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE SUL PROGETTO PRELIMINARE RELATIVO ALL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA, EX ART. 14 BIS DELLA LEGGE 241/1990

OSSERVAZIONI SULLE TEMATICHE DI CUI SI PROPONE LA TRATTAZIONE PRORITARIA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI

A- TEMATICHE ATTINENTI ALLA PROGETTAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA E DELLE OPERE COMPLEMENTARI

A.1 Temi relativi al progetto

1. Nel 2006 la Regione Emilia Romagna ha realizzato uno studio di fattibilità che ha collocato l'autostrada Cispadana all'interno del medesimo corridoio individuato in sede di pianificazione regionale e in particolare nel progetto preliminare predisposto mentre si stava elaborando il PRIT86. Tale studio di fattibilità ha risposto all'esigenza di conservare quanto più possibile il tracciato plano-altimetrico dei lotti del tracciato originario di "Cispadana" già previsti o realizzati, secondo quanto indicato nel PRIT98.
In tale studio di fattibilità la connessione del nuovo sistema autostradale con la rete stradale ordinaria veniva realizzata attraverso 3 svincoli di Autostazione (oltre ai due per i quali era prevista la riorganizzazione in corrispondenza delle interconnessioni) di seguito elencati:
Autostazione "Mirandola"
Autostazione "Finale Emilia"
Autostazione "Cento"
Per quanto riguarda l'Autostazione di Finale Emilia il raccordo avveniva, tramite intersezione regolata da rotonda con la S.P. Panaria Bassa per uno sviluppo complessivo di circa 1.200 m. nei pressi del Polo Industriale.
Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 in data 04.022008 fu approvato all'unanimità dalle forze politiche l'ordine del giorno sull' "Autostrada Cispadana" in merito alla necessità di mantenere il casello nella posizione originaria prevista nello studio di fattibilità elaborato dalla Regione e non nella posizione indicata nel progetto preliminare presentato dal concessionario Autobrennero.
Si invita quindi la Regione a rivalutare l'ipotesi iniziale anche in considerazione dei minori costi che essa comporta, parte dei quali possono essere efficacemente reinvestiti sul territorio locale.
2. Si prende atto della proposta presentata dalla Provincia di Ferrara in merito alla possibile modifica della viabilità di adduzione al sistema autostradale raccordo Cento-Autostrada Cispadana (tratto C). Con tale modifica il territorio di Finale Emilia vede di fatto una sostanziale riduzione di investimenti sul proprio territorio. Si chiede che nell'accoglimento e valutazione delle proposte di integrazione infrastrutturale, compensazione, nonché le indicazioni di carattere generale presentate dall'Amministrazione Comunale venga "pesato" anche questo aspetto (in particolare gli interventi 8,9,13,14 di cui ai paragrafi A.2, A.3).

3. **In caso di impossibilità ad accogliere l'osservazione di cui al punto 1. si chiede di valutare la fattibilità di posizionare il casello più a Nord-Ovest spostandolo dal tracciato della S.P. 468 in modo da allontanarlo dai caseggiati esistenti**

A.2 Opere di integrazione infrastrutturale con la rete stradale esistente

4. Necessità di realizzazione delle opere complementari e di integrazione prima dell'accantieramento dell'Autostrada, in modo da ridurre al minimo i disagi dovuti al traffico dei mezzi operativi ed al contempo disporre, all'apertura dell'Autostrada, di una viabilità già adeguata ai nuovi flussi di traffico
5. Mantenimento della viabilità di adduzione al sistema autostradale raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana (tratto B) ed in particolare il collegamento viario con la Tangenziale di Finale Emilia in prossimità dell'intersezione a rotatoria con la S.P. 468, così come previsto nel progetto preliminare. Ciò al fine di ridurre il volume di traffico sulla S.P. 6 nel tratto denominato via Bettola nella frazione di Reno Finalese.
6. Nella frazione di Canaletto necessità di riorganizzare l'intersezione tra la S.P. 468 di Correggio e la S.P. 2 Panaria Bassa quale viabilità di adduzione al Polo Industriale di Finale Emilia con la realizzazione di rotatoria ellittica o altra intersezione idonea
7. Mantenimento della viabilità di collegamento diretto tra l'autostazione S. Felice sul Panaro -Finale Emilia ed il Polo Industriale di Finale Emilia verificando la possibilità di un percorso meno impattante per i fondi agricoli (in particolare si chiede di verificare la possibilità di rendere più complanare al tragitto autostradale il tratto compreso tra il ponte sul cavo Vallicella e la S.P. Panaria Bassa)
8. Realizzazione immissione della strada comunale Santa Maria nella viabilità di collegamento tra la s.c. Salde Entrà e l'Autostazione S. Felice sul Panaro-Finale Emilia
9. Realizzazione di interventi di moderazione del traffico, riorganizzazione delle intersezioni e della piattaforma stradale sulla S.P. 468 nel tratto che attraversa il centro abitato di Massa Finalese, in considerazione del possibile aumento dei flussi di traffico provenienti da Nord (territorio Mantovano) sulla strada provinciale S.P. 9 Imperiale e sulla strada comunale dell'Albero.

A.3 Indicatori generali sulle relazioni tra progetto e territorio

10. Rendere compatibile il tracciato autostradale con la trama del paesaggio agrario
11. Progetto di riequilibrio del paesaggio, finalizzato alla riqualificazione ambientale e naturalistica; soluzione delle interferenze di maggior criticità e tutela delle capacità produttive del territorio agricolo
12. Conservazione e soprattutto ripristino delle aree a valenza naturalistica, costituzione di una rete ecologica
13. Viabilità ciclabile e pedonale in località Palazzina da e verso il centro di Massa, da realizzarsi a lato della S.P. 468 di Correggio con percorso in sede protetta (come esplicitato nella tavola allegata n.1)
14. Viabilità ciclabile e pedonale da realizzarsi a lato della S.P. 8 per Mirandola da e verso il centro di Massa Finalese con percorso in sede protetta (come esplicitato nella tavola allegata n. 1)
15. Valutare la possibilità di mantenere transitabile per tutte le tipologie di veicoli la S.P. 468 in corrispondenza del sottovia al tracciato autostradale nelle vicinanze del casello in località Palazzina.
16. Si chiede di modificare il collegamento tra la s.c. salde Entrà ed il Polo industriale di Finale Emilia con significativa riduzione del percorso di oltre 700 m. Tale modifica oltre a ridurre l'impatto sul territorio consente un notevole risparmio economico, che si propone di utilizzare per la realizzazione delle opere di cui ai punti 8, 9,13,14 (vedi tavole planimetriche allegate n. 0,1,2).

B- TEMATICHE ATTINENTI ALLE OPERE DI MITIGAZIONE

1. Garantire il minor inquinamento acustico ed atmosferico anche agli insediamenti abitativi in prossimità del tracciato autostradale ed in particolare in prossimità del casello
2. Mitigazioni per l'abbattimento dei rumori, polveri, impatti percettivi sull'urbanizzato esistente

3. Mitigazioni per l'abbattimento del rumore: le barriere fonoassorbenti e/o fonoisolanti artificiali, dove presenti, devono essere realizzate con materiale che non ostacoli la vista oltre la barriera e che il profilo della struttura sia curvilineo, cioè inclinato, non ortogonale al piano di campagna
4. Interventi passivi per la mitigazione dell'impatto acustico: possibilità di estenderli, anche attraverso specifici contributi economici, a tutti gli edifici compresi nella fascia di 250 m., laddove non risulti sufficiente il decadimento del suono per la distanza e non siano previste barriere
5. Integrare le barriere artificiali con interventi di mitigazione naturale (riforestazione) tali da mitigare l'impatto percettivo delle barriere stesse e relativo effetto di sconfinamento
6. Processo di cantierizzazione: minimizzazione degli impatti sulla struttura del territorio comunale, in particolare valutazione del consumo anche temporaneo di suolo (strade di servizio laterali) e nelle aree di valenza naturalistica e a ridosso dei corsi d'acqua.
7. Relativamente alle opere di mitigazione realizzate con alberature e cespugli, necessità che la fascia arborea sia a Nord che a Sud del tracciato sia continua, di profondità differenziata e comunque consistente (dimensione trasversale 100-150 m.); vanno previste essenze autoctone e, allo stesso tempo, di rapida crescita, in modo da rendere efficaci gli effetti nel breve tempo e programmare una gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale in modo da assicurare costantemente la loro funzionalità
8. Previsione degli interventi di riforestazione lungo tutto il tracciato, con modalità ed approfondimenti da definire in sede di progettazione definitiva
9. Individuazione di opere di mitigazione ambientali ed acustiche in conformità alle previsioni del PRG ed in particolare la realizzazione del Bosco Urbano in adiacenza alla golena del Fiume Panaro contenuto nel programma d'area GAL CISPADANO "Territorio Rurale della Pianura Cispadana"
10. In tutto il territorio comunale: va evitato nella misura massima possibile l'uso della viabilità ordinaria per il passaggio dei mezzi di cantiere, realizzando una viabilità apposita da rinaturalizzare alla fine dei lavori laddove non sia possibile trasformarla in percorsi ciclo-pedonali.

C. TEMATICHE ATTINENTI ALLE OPERE DI COMPENSAZIONE

1. Considerare eventuali minori costi conseguenti alla modifica del tracciato, da riversare sulle opere di compensazione
2. Potenziamento del patrimonio vegetazionale soprattutto nelle aree di cantiere al termine della loro utilizzazione, e negli ambiti che rimarranno di scarso interesse agricolo per la frammentazione
3. Previsione di compensazioni ambientali costituite da opere pubbliche finalizzate al risparmio energetico (fotovoltaico sulle barriere acustiche come possibile costituzione di centrale elettrica a favore di edifici pubblici, ecc...)
4. Necessità di un'attenta valutazione dei temi "espropri" e "compensazioni"

D. INDICAZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Il progetto dell'autostrada Cispadana comporta variante allo strumento urbanistico vigente (Variante Generale al P.R.G. approvata con deliberazione di Giunta Provinciale n. 432 del 30/11/2001 e successive varianti specifiche) in quanto l'attuale pianificazione comunale prevede il vecchio tracciato di superstrada, a suo tempo approvato, e quindi leggermente diverso dal tracciato autostradale (oltre che ovviamente senza casello ed opere collaterali)
2. Si chiede di esplicitare un programma di gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale tale da assicurarne la costante funzionalità..
3. Necessità di intervenire nei terreni destinati al rimboschimento prima dell'inizio della costruzione dell'Autostrada, in modo che la riforestazione e la conseguente mitigazione preceda la perdita di naturalità-biodiversità del territorio, con conseguente abbassamento dell'impatto in fase di cantierizzazione ed innalzamento della qualità della mitigazione durante la fase di esercizio.
4. Valutazione della sostenibilità della viabilità di cantiere e indicazione degli interventi eventualmente necessari

5. Il disegno delle opere di mitigazione a verde non dovrà accentuare il carattere di “linearità” della infrastruttura, esaltandone l’estraneità al contesto, ma, al contrario, tali opere dovranno essere progettate e dimensionate come occasione per sottolineare e valorizzare l’orditura del paesaggio interferito (ad esempio l’utilizzazione diffusa a questo scopo dei reliquari agricoli)
6. Si chiede di effettuare in alcune specifiche situazioni quali la vicinanza a centri e località abitate, nello specifico la zona in corrispondenza del casello in località “La Palazzina” – simulazioni visive di inserimento dell’opera ad altezza d’uomo e non solo attraverso viste aeree e dall’alto; tali simulazioni devono infatti consentire, nelle situazioni sopraccitate, di valutare correttamente gli effetti dell’opera in termini di reale percezione del paesaggio
7. Relativamente agli impatti, si chiede di analizzare in dettaglio gli impatti ambientali e di traffico sulle vie di adduzione all’autostrada, con particolare riferimento ai flussi delle strade provinciali S.P. 468 – S.P. 9 Imperiale, – S.P.8.
8. Si chiede l’installazione di sistemi di controllo della velocità (*tutor*), in quanto la riduzione della velocità è fattore fortemente influenzante sulla riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti, con la previsione che gli introiti siano assegnati ai Comuni, ciascuno per il tratto di competenza.
9. Si chiede la conferma della realizzazione dello strato di usura con conglomerato bituminoso Drenante Fonoassorbente in doppio strato (DDL).
10. Si chiede di coinvolgere le aziende locali per la realizzazione delle opere complementari che riguardano il territorio comunale.

Finale Emilia li 29.04.2011

Il Responsabile del Servizio LL.PP./MANUT.
Geom. Giulio Gerrini

Allegati:

Corografia generale e quadro d’unione interventi	tavola 0
Planimetria piste ciclabili località Palazzina a lato S.P. 468 e località Vettorea lato S.P. 8	tavola 1
Planimetria Centro Massa	tavola 2