

UNIONE COMUNI MODENESI AREA NORD – COMUNE DI NOVI DI MODENA

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

VALUTAZIONI, CONDIZIONI E PROPOSTE RELATIVE
ALLE TEMATICHE RILEVANTI EMERSE IN SEDE
DI CONFERENZA PRELIMINARE DEI SERVIZI,
PROPEDEUTICHE ALLA VALUTAZIONE DA PARTE
DEI COMUNI INTERESSATI DEL PROGETTO DEFINITIVO
DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

CONTRIBUTO ALLA CONFERENZA PRELIMINARE

Handwritten signatures:
Santini
Grisolani
P. Accornero



INDICE

A.	TEMATICHE ATTINENTI ALLE OPERE DI INTEGRAZIONE INFRASTRUTTURALE CON LA RETE STRADALE ESISTENTE	1
B.	TEMATICHE RELATIVE AI TRATTI DI COMPETENZA COMUNALE	5
C.	TEMATICHE ATTINENTI ALLE OPERE DI INTEGRAZIONE INFRASTRUTTURALE CON LA RETE STRADALE ESISTENTE (OPERE COMPLEMENTARI E ALTRE OPERE)	35
D.	ADEGUAMENTI E/O CORREZIONI AI TESTI E ALLE CARTOGRAFIE	57

**TEMATICHE ATTINENTI ALLE OPERE DI INTEGRAZIONE
INFRASTRUTTURALE CON LA RETE STRADALE ESISTENTE**

ELENCO DEI TEMI

A1.	programma di gestione e manutenzione delle opere di mitigazione ambientale tale da assicurarne la costante funzionalità	1
A2.	Necessità di intervenire nei terreni destinati al rimboschimento prima dell'inizio della costruzione dell'Autostrada	1
A3.	Nuove strade e nuovi ponti	1
A4.	Poli estrattivi	1
A5.	Viabilità di cantiere	1
A6.	Aziende agricole interferite	1
A7.	Opere di mitigazione e di compensazione ambientale	1
A8.	Opere di mitigazione e di riforestazione	2
A9.	Assetto planialtimetrico dell'infrastruttura	2
A10.	Simulazioni visive	3
A11.	Valutazioni degli impatti ambientali sulla viabilità di adduzione	3
A12.	Sistemi per il controllo della velocità	3
A13.	Materiali	3

A1. PROGRAMMA DI GESTIONE E MANUTENZIONE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE TALE DA ASSICURARNE LA COSTANTE FUNZIONALITÀ

Proposta di prendere in gestione e di curare (piantumazione e gestione) il verde in tutte le aree al di fuori delle recinzioni autostradali da parte dell'Amministrazione comunale di competenza, con interventi economicamente a carico della Società autostradale.

La messa a dimora e la gestione delle aree da sistemare a verde di mitigazione e/o di sistemazione paesaggistica avverrà sia su aree acquisite dal Concessionario, sia su aree pubbliche o private al di fuori di tale perimetro.

Il tema della gestione di tali aree è rilevante, e potrebbe essere oggetto di una specifica definizione, in sede di progetto definitivo, di strumenti (linee-guida per la progettazione e per l'esecuzione delle opere; convenzioni-tipo tra A.C., Concessionario e proprietari, per la gestione; modalità di utilizzo di risorse pubbliche e private) utili a dare concretezza ed efficacia a questo obiettivo.

NOTA: *proposta avanzata dal Comune di San Possidonio.*

A2. NECESSITÀ DI INTERVENIRE NEI TERRENI DESTINATI AL RIMBOSCHIMENTO PRIMA DELL'INIZIO DELLA COSTRUZIONE DELL'AUTOSTRADA

La riforestazione e la conseguente mitigazione devono precedere la perdita di naturalità/biodiversità del territorio, con conseguente abbassamento dell'impatto in fase di cantierizzazione e innalzamento della qualità della mitigazione durante la fase di esercizio.

Al di fuori del sedime delle aree destinate a cantieri dell'autostrada, per le quali è inevitabile si determini un impatto paesaggistico e ambientale con perdita di naturalità nell'intero periodo di cantierizzazione, il progetto definitivo dovrà prevedere delle aree destinate al rimboschimento e a nuove sistemazioni paesaggistiche, per le quali si richiede che in tale sede di progettazione siano programmati gli interventi nelle fasi iniziali di realizzazione dell'infrastruttura autostradale, così da compensare in termini di bilancio ecologico e territoriale le perdite, e da avviare in modo tempestivo la nuova sistemazione, con congrui tempi di crescita delle nuove essenze, utili a garantire un esito pienamente percepibile ed ecologicamente efficace a partire dall'entrata in esercizio dell'autostrada.

A3. NUOVE STRADE E NUOVI PONTI

Il comune di Concordia s/Secchia chiede di non entrare in possesso di tratti di strade e/o ponti di cui non è attualmente proprietario o di nuova realizzazione.

La richiesta riguarda evidentemente opere per le quali si possa prevedere un regime proprietario da definire rispetto alle competenze provinciali e comunali. Più che al progetto definitivo dell'infrastruttura, l'esigenza va riferita al sistema delle opere stradali complementari, e alla necessità per i Comuni di non vedere aggravato – al di là delle competenze attuali - l'onere della gestione e manutenzione delle quote aggiuntive di patrimonio infrastrutturale.

NOTA: *il tema è generalizzabile all'intero territorio interessato.*

Su questo tema la Provincia di Modena, per quanto riguarda le strade di sua competenza (provinciali) prevede di prendere in carico tutti i nuovi tratti relativi alla rete provinciale (nuovi tratti stradali, cavalcavia e/o sottopassi fuori dall'attuale sedime, ecc.) ma di cedere alle Amministrazioni locali i tratti che sono di conseguenza declassati.

A4. POLI ESTRATTIVI

Le previsioni di poli estrattivi di progetto inserite nel progetto preliminare non sono congruenti con le previsioni del PIAE vigente della Provincia di Modena, approvato nell'aprile 2009.

In particolare, l'indicazione del polo estrattivo per 650.000 mc. a sud di Ponte San Pellegrino in Comune di San Felice sul Panaro non è congruente con il PIAE provinciale cui il Comune di San Felice sta adeguando il proprio PAE.

Lo stesso dicasi per il PAE del comune di Mirandola.

Si tratta di una indicazione del tutto preliminare, a cui non va attribuito particolare rilievo in quanto solo in sede di elaborazione del progetto definitivo è previsto che venga definito il progetto di cantierizzazione e il correlato programma di attivazione dei poli estrattivi necessari, che ovviamente dovranno far parte di un PAE comunque coerente con il PIAE provinciale, e costituire l'offerta (coordinata a scala di intera area modenese) di cui si accerta la compatibilità ambientale attraverso la procedura di valutazione degli impatti

NOTA: *conseguentemente dovrà essere rivista la viabilità di cantiere.*

A5. VIABILITÀ DI CANTIERE

Valutazione della sostenibilità della viabilità di cantiere e indicazione degli interventi eventualmente necessari

In questa sede si presenta la forte determinazione da parte dei Comuni a richiedere come condizione per l'assenso al progetto definitivo che sia effettuata la scelta (da dimostrare attraverso idonei elaborati tecnici) in base alla quale nessun centro abitato sarà interferito da traffico pesante di attraversamento proveniente e diretto ai cantieri e alle cave.

In ogni caso dovranno essere previsti interventi di ripristino e manutenzione della viabilità ordinaria che dovesse risultare danneggiata dal passaggio degli automezzi di cantiere e simili.

A6. AZIENDE AGRICOLE INTERFERITE

Nella valutazione dei maggiori costi a carico delle aziende agricole interferite, generati dall'effetto di cesura indotta dalla realizzazione del solido autostradale in progetto, non si condivide la scelta del progetto preliminare di considerare, come scenario programmatico di riferimento, quello che prevede la realizzazione di una Strada Cispadana di categoria C1, bensì l'attuale situazione, in quanto quello scenario, non essendo stato programmato e tanto meno attuato, non corrisponde allo stato di fatto né a quello di diritto del territorio. In altri termini, il danno economico va calcolato confrontando al situazione futura con quella attuale e non in relazione ad un assetto ipotetico, connesso alla realizzazione di una diversa infrastruttura.

A7. OPERE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Il progetto definitivo dovrà dedicare una specifica sezione e adeguati approfondimenti progettuali riguardo ai temi "opere di mitigazione ambientale" e "opere di compensazione ambientale".

In termini di bilancio complessivo, non si condivide l'affermazione in base alla quale "la superficie calcolata per le aree destinate ad interventi di mitigazione è almeno pari alla superficie pavimentata del corpo autostradale di progetto" (fascicolo PP.02.16.01 Opere di inserimento paesaggistico-ambientale), in quanto si ritiene non accettabile il criterio di compensazione della sola porzione di territorio sottratta dalla parte pavimentata dell'autostrada. Gli impatti di varia natura della infrastruttura determinano infatti effetti certamente più complessi e più vasti, da mitigare e compensare in base a valutazioni specifiche.



(nell'immagine sopra e in quella a fianco, in colore verde chiaro l'esemplificazione di aree che dovranno essere interessate da un progetto di mitigazione e sistemazione paesaggistica coerente con i caratteri locali dell'ambiente in cui si inseriscono)

A8. OPERE DI MITIGAZIONE E DI RIFORMAZIONE

Nel progetto definitivo, il disegno delle opere di mitigazione a verde non dovrà accentuare il carattere di "linearità" della infrastruttura, attraverso fasce pressoché lineari che ne esaltano attraverso il contrasto l'estraneità rispetto al contesto paesaggistico e territoriale. Al contrario, tali opere dovranno essere progettate e dimensionate come occasione per sottolineare e valorizzare l'orditura del paesaggio interferito (ad esempio attraverso l'utilizzazione diffusa a questo scopo dei reliquati agricoli)

Alla base di tale progetto di paesaggio non si può fare genericamente riferimento ad un "paesaggio della pianura padana", ma è necessario individuare i diversi paesaggi locali che caratterizzano l'area attraversata dall'autostrada: il paesaggio dei frutteti di San Felice sul Panaro, il paesaggio dei canali di irrigazione, il paesaggio di Novi segnato dalle siepi, il paesaggio fluviale del Secchia, ecc., e sulla base di questa lettura e interpretazione progettare interventi ad hoc che realizzino un nuovo, corretto sistema di relazioni paesaggistiche dell'infrastruttura nei diversi contesti.

Sicuramente la quota del piano autostradale, sempre molto alta rispetto al piano di campagna, non facilita un corretto inserimento paesaggistico dell'infrastruttura: l'autostrada si pone sin dall'inizio come un manufatto di mole notevole, che realizza una forte frattura, e costituisce una barriera che annulla una delle caratteristiche tipiche di questi paesaggi rappresentata dalle visuali lontane, dalla possibilità di vedere e riconoscere anche a grande distanza segni quali i campanili delle chiese, complessi rurali, filari e gruppi di alberature.

Diventa quindi particolarmente importante il disegno paesaggistico dell'intorno della nuova infrastruttura, che non deve essere costituito da generiche macchie di alberature e cespugli che si richiamano percettivamente e dal punto di vista del mix delle specie ad un bosco planiziale che non esiste più da tempi remoti.

Il paesaggio contemporaneo è fortemente antropizzato e come tale va re-interpretato nelle proposte di mitigazione / inserimento lungo l'autostrada. L'autostrada non deve essere un oggetto a sé stante, ma appartenere al paesaggio come le altre componenti. Le parti che la compongono (le opere d'arte) non dovrebbero essere tutte uguali, indifferenti al luogo in cui sono collocate, ma differenziarsi ispirandosi ai segni del territorio che attraversano.

Questa campagna è fatta di segni lineari molto forti, la cui orditura si è consolidata nei secoli, e di aree (i campi, i frutteti, i vigneti) ciascuna connotata da diverse densità e tonalità del colore (verde) che le unifica.

In conclusione, prima che di "compensazioni" è opportuno parlare di "integrazione" dell'opera e definire attraverso il progetto definitivo un nuovo paesaggio entro il quale si collochi la nuova infrastruttura.



A9. ASSETTO PLANIALTIMETRICO DELL'INFRASTRUTTURA

Ai fini del corretto inserimento delle opere nel paesaggio e per effettuare valutazioni sulla funzionalità e l'efficacia del sistema di relazioni territoriali nello scenario di progetto, dovrà essere oggetto di particolare cura e di valutazioni approfondite la progettazione dell'assetto plano-altimetrico delle infrastrutture, in particolare per quanto riguarda i manufatti dei viadotti e degli attraversamenti in sovrappasso, avendo cura di minimizzare l'ingombro e

l'interclusione di territorio e di salvaguardare il più possibile il tracciato originario, in coerenza con quanto dichiarato al paragrafo B.1.3.4.2 ("Descrizione dei sovrappassi e dei sottovia") dell'elaborato PP.02.02.01b. Tali criteri non trovano peraltro riscontro nei manufatti di attraversamento: ad esempio nel territorio di San Felice essi appaiono decisamente invasivi e non rispettosi dell'orditura viabilistica esistente.

Peraltro i mappali interessati dalla realizzazione dei sovrappassi non appaiono tutti identificati.

A10. SIMULAZIONI VISIVE

Nell'ambito del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale dovranno essere realizzate – in particolare in tutte le situazioni significative per la fruizione pubblica, sia da percorsi e luoghi di sosta presso centri e località abitati, sia da percorsi quotidiani rilevati come significativi - 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 numerose situazioni suddette, di valutare correttamente gli effetti dell'opera in termini di reale percezione del paesaggio da parte dei cittadini.



Nell'immagine sopra si può notare il fatto che la simulazione dall'alto non consente di percepire correttamente la reale altezza del ponte autostradale rispetto al piano di campagna. Nell'immagine si osserva inoltre che l'intervento di mitigazione / riforestazione proposto non ha legami con l'assetto del territorio. (cfr. i punti A7 e A8)

A11. VALUTAZIONI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI SULLA VIABILITÀ DI ADDUZIONE

Nel corso della Conferenza preliminare dei servizi è stata richiesta un'analisi di dettaglio degli impatti ambientali e di traffico sulle vie di adduzione all'autostrada, con particolare riferimento ai flussi delle strade provinciali (SP5 – SP7 - SP 8 – SP 11 – SP 468).

L'elaborato presentato nell'aprile 2011 "Analisi di traffico – Impatto sulla viabilità extraurbana" fornisce una serie di dati di simulazioni dei flussi di traffico sulla rete negli scenari infrastrutturali e di traffico del 2015, 2025 e 2035, con e senza Cispadana. In base a tali dati il traffico totale subirebbe incrementi rilevanti nel tratto della SP8 Concordia – Mirandola (da 11.300 a 14.300 veicoli totali), e nel tratto della SP468 Medolla – San Felice (da 5.300 a 7.400 veicoli), mentre sono previste riduzioni significative sulle tratte della SP468 tra San Felice e Massa e tra Massa e Finale Emilia, sulla tratta della SP5 tra Cavezzo e San Possidonio e sulla SP7 direzione per Vallalta; stabili i flussi sulla SP11 (da 7.000 a 6.700 veicoli giornalieri totali).

Sulla base di questo studio non appare comunque possibile una valutazione esaustiva della capacità della rete di sostenere i futuri flussi. A titolo di esempio appare da approfondire il quadro degli scenari assunti per la previsione dei traffici da sud, laddove si afferma che la SP11 vede" diminuire i traffici nella tratta Rovereto – San Possidonio a causa dello spostamento di parte del traffico lungo la direttrice San Prospero – Medolla – Mirandola" (SS 12), direttrice quest'ultima che non è stata indagata dallo studio citato. Si rimanda pertanto tale valutazione alla presentazione di uno studio che raggiunga un livello di approfondimento commisurato a quello del progetto definitivo dell'infrastruttura.

NOTA: richiesta avanzata dal Comune di San Possidonio, ma estendibile a tutti i comuni

A12. SISTEMI PER IL CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

Si chiede la installazione di sistemi per il controllo della velocità (tutor), in quanto la riduzione della velocità è fattore fortemente influenzante la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti, con la previsione che gli introiti siano assegnati ai Comuni, ciascuno per il tratto di competenza.

NOTA: proposta avanzata dal Comune di San Possidonio, ma estendibile a tutti i comuni

A13. MATERIALI

Si chiede la conferma della realizzazione dello strato di usura con conglomerato bituminoso Drenante Fonoassorbente in doppio strato (DDL)

TEMATICHE RELATIVE AI TRATTI DI COMPETENZA COMUNALE

ELENCO DEI TEMI

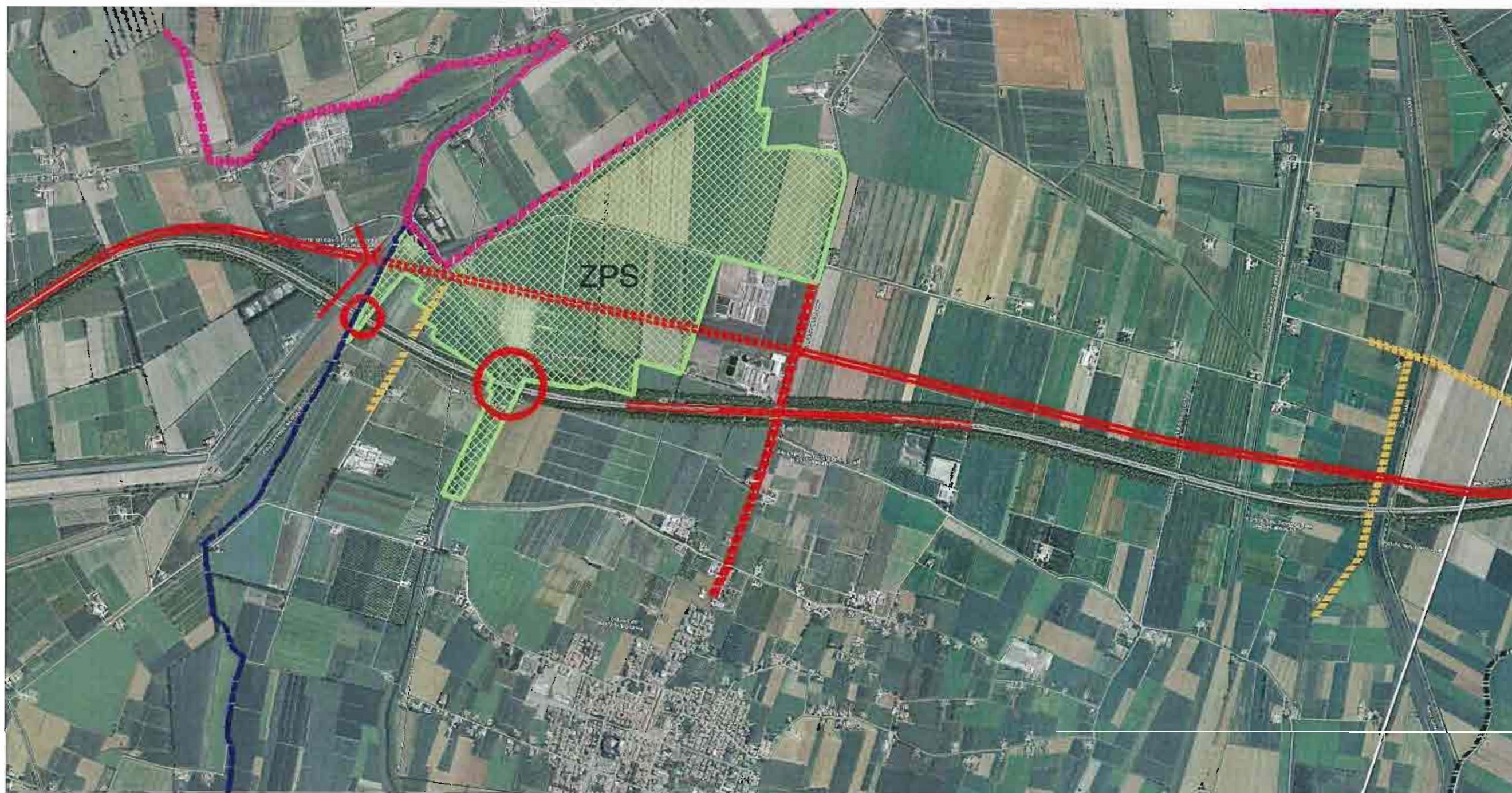
TEMI RELATIVI ALLE CARATTERISTICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE DELL'INFRASTRUTTURA

B1.	Valutazione comparativa, in termini di bilancio ambientale e territoriale, dell'ipotesi di spostamento del tracciato, nel tratto ovest del territorio del comune di Novi di Modena, a nord del Caseificio Razionale	9
B2.	Riconsiderazione delle opere previste a Novi (in confine con Concordia), per la soluzione della interferenza con la via Santo Stefano attraverso la realizzazione di un nuovo tratto stradale che attraversa l'omonima area archeologica	12
B3.	Riduzione dell'effetto barriera (territorio di Novi); ricerca di soluzioni planoaltimetriche che non compromettano la permeabilità territoriale necessaria sia per accesso e transito sia per il mantenimento degli attuali corridoi ecologici	14
B4.	Definizione di opere di raccordo e complementari alla ricostituzione e ripristino della rete dei percorsi ciclabili individuati dal PTCP e dai PRG / PSC, intercettati e troncati dal passaggio autostradale (ad esempio in Comune di Novi: via Foresto, strada Siltada, via Santo Stefano)	14
B5.	Modifiche all'andamento plano-altimetrico della Cispadana in corrispondenza di via Castello in comune di San Possidonio	16
B6.	Riduzione dell'effetto barriera nel territorio di San Possidonio attraverso l'individuazione di soluzioni planoaltimetriche che riducano l'effetto di confinamento	18
B7.	In comune di Concordia s/Secchia nuova soluzione della intersezione dell'autostrada con la via per Novi (loc. San Giovanni) mantenendo l'autostrada in sopraelevata, in modo da eliminare la necessità di un nuovo tratto di viabilità per il collegamento tra la via Boccaletta e la via per Novi, prevista dal progetto preliminare con un tracciato in viadotto	20
B8.	Modifiche alla soluzione di attraversamento del fiume Secchia a sud del comune di Concordia s/Secchia: ripristino della precedente soluzione (o di soluzione analoga) che preveda l'affiancamento a lato nord dell'autostrada, della viabilità di collegamento tra la SP 5 e la SP 8, con immissione sulla via per Novi a 150 mt. prima della Madonna dello Spino. Questo permette di ridurre l'area interclusa dalle nuove infrastrutture e di contenere gli impatti sull'urbanizzato esistente	20
B9.	Tratto di attraversamento dell'abitato di San Giacomo Roncole in comune di Mirandola: individuazione di una soluzione in trincea al fine di evitare un taglio del territorio con evidenti problemi ambientali. Definizione di una soluzione progettuale coerente in relazione alla previsione in sopraelevata del tratto immediatamente ad est in comune di Medolla	23
B10.	Approfondimento di dettaglio della soluzione in sopraelevata del tratto in comune di Medolla, con particolare riferimento agli impatti sulla viabilità esistente e sull'assetto podereale	25
B11.	Approfondimento delle valutazioni che hanno portato allo spostamento del casello di San Felice s/Panaro – Finale Emilia dalla iniziale collocazione in corrispondenza del Fondo Lumachina a quella attuale, situata più ad est, in territorio di Finale Emilia	26
B12.	Comune di San Felice s/Panaro: intersezioni del tracciato autostradale con la viabilità comunale e provinciale. Completamento della Tangenziale di San Felice s/Panaro e circonvallazione di Rivara	27
TEMI RELATIVI ALLE RELAZIONI TRA PROGETTO E TERRITORIO		
B.13	In tutto il territorio interessato: rendere compatibile il tracciato autostradale con la trama del paesaggio agrario	31

B14.	In tutto il territorio interessato: progetto di riequilibrio del paesaggio, finalizzato alla riqualificazione ambientale e naturalistica; soluzione delle interferenze di maggior criticità (ad esempio, in comune di Novi l'area delle siepi Risega, ...), tutela delle capacità produttive del territorio agricolo	32
B15.	In tutto il territorio interessato: conservazione e soprattutto ripristino delle aree a valenza naturalistica, costituzione di una rete ecologica	32
B16	valutazione della effettiva validità e della sostenibilità ambientale (in rapporto al traffico) delle piste ciclabili previste in affiancamento all'autostrada. In particolare, in comune di San Felice s/Panaro: eliminazione della pista ciclabile in affiancamento all'autostrada, lato nord, in quanto non significativa per il territorio di San Felice e non opportuna come collocazione	32
TEMI ATTINENTI ALLE OPERE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE		
B17.	In tutto il territorio interessato: garantire il minor inquinamento acustico e atmosferico anche agli insediamenti abitativi in prossimità del tracciato autostradale (si segnalano in particolare per il tratto in comune di Medolla, inserimento di barriere fonoassorbenti attualmente non previste; in comune di Concordia s/Secchia inserimento anche in località San Giovanni)	33
B18.	Mitigazioni per l'abbattimento di rumori, polveri, impatti percettivi sull'urbanizzato esistente (nota: in particolare, la realizzazione del superamento del Secchia crea un significativo impatto percettivo sull'abitato a sud del comune di Concordia (zona Mulino di Mezzo), che non è rilavabile dalle simulazioni perché eseguite tutte su foto aeree)	33
B19.	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 (materiali sintetici, plexiglas ecc), e che il profilo della struttura sia curvilineo, cioè inclinato, non ortogonale al piano campagna	33
B20.	Interventi passivi per la mitigazione dell'impatto acustico: possibilità di estenderli, anche attraverso specifici contributi economici, a tutti gli edifici compresi nella fascia di 500 m., laddove non risulti sufficiente il decadimento del suono per la distanza e non siano previste barriere (proposta avanzata dal Comune di San Possidonio, ma estendibile a tutti i comuni)	34
B21.	In tutto il territorio interessato: integrare le barriere artificiali con interventi di mitigazione naturale (riforestazione) tali da mitigare l'impatto percettivo delle barriere stesse e il relativo effetto di confinamento	33
B22.	Interventi di schermatura / inserimento paesaggistico dell'autostrada da prevedere anche in comune di Medolla (non previsti nel progetto preliminare)	33
B23.	Processo di cantierizzazione in tutti i comuni: minimizzazione degli impatti sulla struttura del territorio, 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, privilegiando l'autocostruzione	33
B24.	In tutto il territorio interessato: 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 renderne 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	33
B25.	Previsione degli interventi di riforestazione lungo tutto il tracciato, anche attraverso contributi a quegli agricoltori che intendano piantumare le aree residuali create dal passaggio dell'autostrada (comune di San Possidonio)	33
B26.	In Comune di Concordia, tratto di attraversamento del Secchia: ridurre al minimo la presenza di terrapieni (da sostituire con piloni) in modo da contenere l'impatto e il confinamento.	33

B27.	Individuazione di opere di mitigazione ambientali ed acustiche (da valutare analiticamente e mettere a punto in sede di VIA) ed in conformità alle previsioni dei Piani energetici comunali (laddove presenti) e nel rispetto dei P.C.C.A. - Piani comunali della classificazione acustica già approvati (laddove presenti): in particolare, in comune di Mirandola, realizzazione come dotazione ambientale minima della quantità di Bosco della Cispadana riportata nel PEC, finalizzate all'assorbimento di CO2	33
B28.	In comune di San Felice s/Panaro: il quadro delle aziende agricole interferite non è completo, in quanto apparentemente mancante delle aziende di dimensione inferiore a 4 ha	33
B29.	In tutto il territorio interessato: 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 pedo-ciclabili.	33
B30.	In tutto il territorio interessato: considerare eventuali minori costi conseguenti alla modifica del tracciato, da riversare sulle opere di compensazione ambientale	33
B31	In tutto il territorio interessato: 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	34
B32	Creazione di una zona di rinaturalizzazione a sud del territorio comunale di San Possidonio (territorio che termina a Ponte di Pioppa, alla fine di via Matteotti), tenuto conto che la perdita di biodiversità sarà di rilevante importanza in quanto l'autostrada occuperà buona parte della ZRC (Zona di ripopolamento e cattura)	34
B33	In tutto il territorio interessato: previsione di compensazioni ambientali costituite da opere pubbliche finalizzate al risparmio energetico (impianti sulle barriere acustiche come possibile costituzione di centrali di produzione di energia elettrica da utilizzare in regime di scambio sul posto a favore di edifici ed attività pubbliche.)	34
B34	Necessità di una attenta valutazione dei temi "espropri" e "compensazioni".	34

B1 Valutazione comparativa, in termini di bilancio ambientale e territoriale, dell'ipotesi di spostamento del tracciato, nel tratto ovest del territorio del comune di Novi di Modena, a nord del Caseificio Razionale



PROBLEMATICHE SPECIFICHE

La ZPS IT4040016 "Siepi e canali di Resega-Foresto" rappresenta un'emergenza ambientale di livello nazionale, mentre il Caseificio Razionale costituisce un'eccellenza nel settore agroalimentare, nonché un'importante risorsa economica del territorio (290.000 ton/anno di latte lavorato). Per entrambi il passaggio dell'autostrada rappresenta una criticità significativa, le cui conseguenze devono essere attentamente valutate.

Il sito della ZPS è localizzato nella bassa pianura modenese a ridosso del confine regionale con la Lombardia e di quello provinciale con Reggio Emilia. Si tratta di un'area agricola scarsamente urbanizzata e caratterizzata dalla presenza di ampi canali (Collettore Acque Basse Reggiane Fossa Raso) e di un esteso complesso di siepi alberate. E' una delle aree della bassa pianura emiliana con la maggiore densità e superficie di siepi e con specie ornitiche tipiche di questi ambienti. Il mosaico di ambienti e la particolare ricchezza di situazioni ecotonali favorisce la presenza nel sito di una ricca avifauna che con-

ta numerose specie delle zone umide, degli ambienti di macchia e delle zone coltivate estensivamente. Sono state segnalate almeno 12 specie di interesse comunitario, 3 delle quali regolarmente nidificanti (Tarabusino, Martin pescatore, Averla piccola). Tra le specie nidificanti rare e/o minacciate a livello regionale figurano Gheppio, Upupa e Torcicollo. E', inoltre, un'importante area di sosta e di alimentazione al di fuori del periodo riproduttivo per numerose specie. Degna di nota per la sua abbondanza è la popolazione di Raganella Hyla intermedia.

Una ulteriore problematica è rappresentata dalla presenza del Caseificio Razionale. Il Caseificio è situato immediatamente ad est della ZPS ed è organizzato in due aree: il caseificio vero e proprio e le ex stalle (a nord). È servito dalla SP 413. Il caseificio è produttore di Parmigiano Reggiano DOP ed opera in regine di Qualità, secondo i protocolli stabili dal Consorzio per il Parmigiano Reggiano per gli aderenti. La posizione dell'impianto caseario, pertanto, è quanto mai critica, essendo soggetto – in conseguenza della modesta distanza che lo separa dal tracciato – ad una serie di impatti di carattere ambientale non coerenti con la sua attività.

VALUTAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE

A seguito di una richiesta del Comune di Novi, tendente ad evitare sia l'interruzione del collegamento diretto dell'impianto caseario con la strada provinciale (inevitabile nel caso in cui quest'ultima sovrappassasse l'autostrada) sia l'interruzione percettiva dell'impianto con l'abitato (nella soluzione di autostrada in rilevato alto e provinciale in sottovia), la soluzione di progetto prevede una breve galleria artificiale in corrispondenza della provinciale, collegata al tracciato a raso da rampe in trincea e semi-trincea. Lo sviluppo complessivo di trincee e galleria è di circa 860 m. (la galleria è circa 50 m).

Si rileva inoltre una potenziale interferenza con la ZPS nel tratto autostradale posto immediatamente a sud della zona stessa: in particolare, il ponte sul canale Resega è ad una quota superiore a 10 m. (dovendo superare l'arginatura del canale stesso); il piano stradale scende successivamente ad una quota di circa 2,00 m. che mantiene per 200 m circa, per poi iniziare la discesa verso la galleria.

Per quanto riguarda la valutazione dei rischi connessi all'attraversamento in trincea/galleria, nella relazione tecnica si sostiene che: *"Vista la natura dei terreni attraversati, quali limi argillosi per i primi 13,0 m. per poi passare a sabbie, e la presenza della falda il cui livello è stato rilevato a circa 1,3-1,8 m. di profondità da piano campagna, le opere in progetto prevedono sostegni del terreno realizzati mediante paratie di diaframmi o muri. In particolare si è posta attenzione ai problemi di sottospinta idraulica nei tratti che comportano l'utilizzo di muri ad "U", previsti sino a profondità di scavo intorno ai 5,30 m. Per profondità superiori si prevedono diaframmi in c.a. con solettone di base ed eventuali pali di ancoraggio".*

La falda freatica nel punto dell'intersezione dell'autostrada con la via Mantova è ad una quota presumibilmente intermedia tra m. 1,80 e m. 2,40 (manca il dato esatto): si tratta del primo acquifero, non utilizzato a scopi di prelievo acqua potabile. La vulnerabilità degli acquiferi è "media" e "alta".

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE ATTRAVERSO MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE

Le alternative possibili per il miglioramento della soluzione di progetto sono sostanzialmente ^{tre} ~~due~~ (si veda la figura della pagina precedente).

Una prima soluzione prevede il passaggio dell'autostrada a nord del Caseificio (nel corridoio tra lo stesso e le ex stalle), attraverso una galleria artificiale che inizia in territorio reggiano (prima del Canale "Acque basse Reggiane") e termina all'altezza della SP 413,

Una ~~alternativa (soluzione due) è rappresentata dal passaggio alla quota del piano di campagna nella ZPS~~ con realizzazione di trincee e galleria artificiale per risolvere l'interferenza con la SP 413, in ana-

logia a quanto previsto nel progetto preliminare.

Si ritiene infatti ^{non consigliabile} ~~non proponibile~~ la soluzione di attraversamento della ZPS in rilevato in quanto questo creerebbe una frattura ~~completa in due parti~~ della zona protetta, e ne romperebbe ~~in modo permanente~~ gli equilibri.

La posizione dell'ipotesi di tracciato indicata in figura è quella più a nord possibile, in quanto uno spostamento ancora più a nord farebbe uscire il tracciato dai confini regionali. Questa soluzione prevede uno sviluppo del tracciato leggermente inferiore a quello di progetto e un andamento planimetrico più coerente con l'orditura dei segni del territorio.

La terza soluzione prevede, nel conservare l'andamento planimetrico del tracciato di progetto, l'estensione della parte di tracciato in galleria (che passa da 50 m. a circa 400 – 450 m., mentre la lunghezza delle trincee resta invariata) in modo da mitigare al maggior livello possibile gli inevitabili impatti della infrastruttura sul Caseificio. L'Amministrazione comunale manifesta infatti una forte preoccupazione per gli impatti atmosferici in particolare, poiché il Caseificio ha della qualità dei propri prodotti un elemento di forza (oltre ad essere obbligato a determinati livelli di qualità per l'adesione al Consorzio del Parmigiano Reggiano).

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Si chiede di eseguire un completo bilancio ambientale tra la soluzione del progetto preliminare e le tre ipotesi sopra esposte, avendo come riferimento i seguenti obiettivi:

- la massima tutela delle condizioni ambientali del Caseificio Razionale e dell'area di pertinenza
- la massima tutela delle condizioni naturalistico-ambientali della ZPS
- la conservazione della continuità di collegamento tra il Caseificio e il Capoluogo, sia dal punto di vista funzionale sia da quello percettivo.

In ogni caso, si chiede di considerare leggere modifiche al tracciato che lo rendano più aderente all'andamento dei segni del territorio (relazioni con la viabilità minore, con l'orditura dei campi, ecc.).

E' inoltre necessaria una accurata progettazione delle opere di riforestazione in questo tratto, mettendo a punto soluzioni paesaggistiche e naturalistiche tali da non alterare il delicato equilibrio tra elementi arborei, giacitura dei segni territoriali, presenza di specie animali e vegetali.

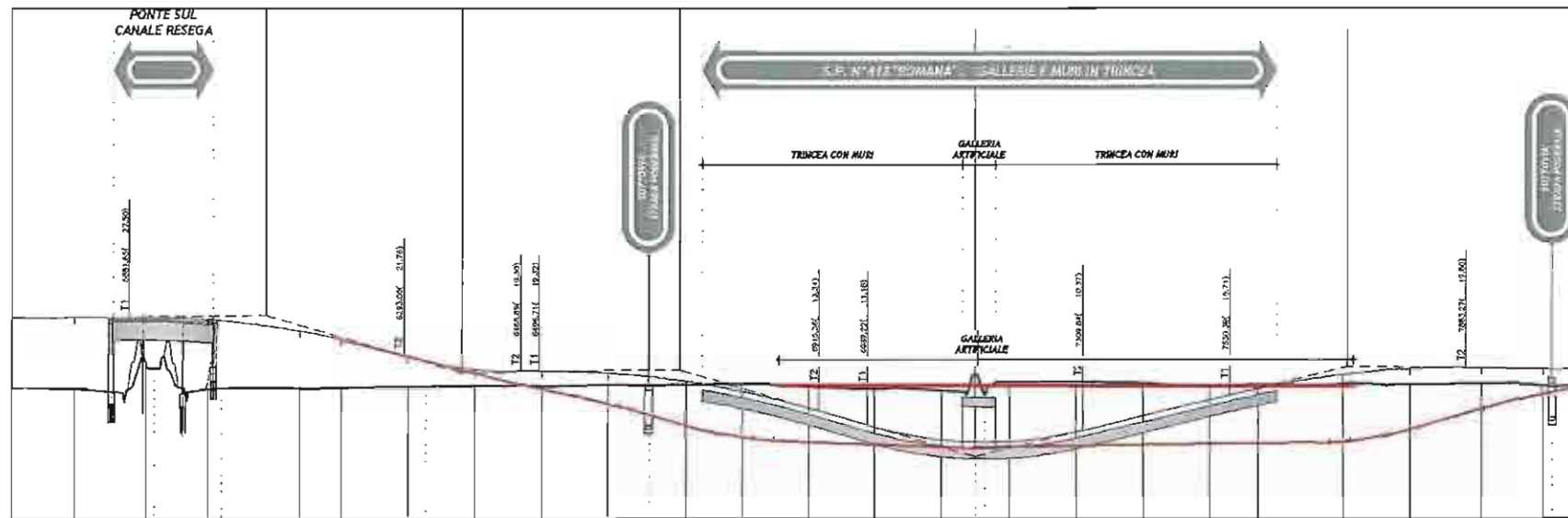
A seguito delle richieste dell'Amministrazione, nel mese di aprile è stato consegnato uno studio (denominato "Valutazione tracciato autostradale in comune di Novi di Modena – CDSP-MO-1.01). Le valutazioni contenute nello studio sono solo parziali e non soddisfacenti per l'Amministrazione. Si chiede quindi di avere in sede di progetto definitivo una reale ed approfondita comparazione di bilanci ambientali relativi alle diverse alternative di tracciato proposte. Si chiede che il bilancio ambientale comparativo richiesto esamini in modo approfondito e metta a confronto almeno i seguenti indicatori ambientali:

- 1 Suolo – sottosuolo, idrologia di superficie e sotterranea
- 2 Inquinamento atmosferico
- 3 Inquinamento acustico
- 4 Flora, vegetazione, fauna, ecosistemi
- 5 Paesaggio
- 6 Componente socio-economica
7. Componente urbanistica
- 8 Interferenze con la rete stradale
- 9 Interferenze funzionali con la maglia di appoderamento

E' possibile comunque valutare una seconda soluzione con passaggio a raso, inserendo magari svariati compensatori.

Debut

Debut



Profilo schematico della soluzione in galleria

B2 Riconsiderazione delle opere previste a Novi (in confine con Concordia), per la soluzione della interferenza con la via Santo Stefano attraverso la realizzazione di un nuovo tratto stradale che attraversa l'omonima area archeologica



Soluzione del progetto preliminare con il nuovo tracciato di via Santo Stefano che interessa siti archeologici (a sinistra, in rosso) e schema della proposta alternativa, con il mantenimento della via Santo Stefano sul sedime attuale

TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Interferenza della soluzione del progetto con un'area di significativa concentrazione di materiali archeologici, modifica di un tracciato storicamente consolidato.

VALUTAZIONI TECNICHE SUL PROGETTO PRELIMINARE IN RAPPORTO ALLE PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Per il superamento della interferenza della via Santo Stefano (SP 8, storico collegamento di Novi con Concordia) il progetto prevede la realizzazione di un tratto di viabilità alternativa, a sud del tracciato attuale, che sottopassa l'autostrada.

Il nuovo tratto di viabilità (deviazione di via Santo Stefano per sottopassare l'autostrada) attraversa un'area di concentrazione di materiali archeologici, risalenti all'epoca romana e all'età medioevale. In particolare sono interessati quattro siti: di questi il più significativo, anche dal punto di vista della superficie interessata, è il sito 12MO: si tratta di un sito di epoca medioevale (IX–XV sec. D.C.), con affioramento di materiali ceramici e fittili su un'area di circa 12.000 mq.; nel sito si segnala la presenza

di ceramica da fuoco (olle, catino coperchio, pentole), un fondo di scodella in graffita bizantina, ceramica invetriata di area veneta. Il sito doveva sorgere presso un paleoalveo attribuibile al T. Crostolo attivo nell'Altomedioevo, e pare aver sfruttato questa posizione in connessione con la viabilità fluviale. Il sito viene identificato con il villaggio fortificato di Vicolongo, già noto nella tradizione storica scritta a partire dall'841, anno in cui il vescovo di Reggio Garimberto vendette alcuni beni posti "in loco ubi dicitur Vico longo sito in plebe Sancti Stefani". Il villaggio e la chiesa vengono citati in altri documenti nell'878 e nel 911: in questo anno, il vescovo di Reggio ottenne dal re d'Italia Berengario l'autorizzazione a fortificare il sito. Il castrum di Vicolongo – citato più volte nei documenti d'archivio – fu distrutto da Alberto della Scala nel 1328 e poi ricostruito. L'ultima menzione risale al 1361, ma ancora nel 1387 il luogo identificato come villa (cioè abitato aperto e non più difeso) è ancora attivo. La chiesa di S. Stefano, ancora documentata nel 1187, non compare più a partire dal XIV secolo. L'area era comunque abitata anche in precedenza, come dimostrano gli altri tre siti, tutti ascrivibili all'età romana.

In questo tratto la via Santo Stefano serve direttamente solo una corte colonica.

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE ATTRAVERSO MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE

Il mantenimento dell'attuale tracciato della via Santo Stefano consente di non coinvolgere le aree di interesse archeologico documentato. Non appaiono particolari vincoli alla realizzazione del sottopasso sull'attuale sedime stradale (se non quello, temporaneo, di limitazioni alla circolazione nel corso dei lavori) ed è di entità modesta l'unica opera accessoria da realizzare per ripristinare l'accesso al gruppo di edifici interferiti e alla viabilità podereale e pedociclabile della zona.

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Si chiede di valutare una soluzione per la via Santo Stefano che:

- non interferisca con le zone archeologiche
- non modifichi il tracciato storico della strada di collegamento tra Novi e Concordia

NOTE

L'intersezione con via Santo Stefano è a circa 1,2 km dal ponte sul cavo Lama (ad est) dove il piano autostradale è a circa 8,00 m dal piano di campagna e a circa 1,9 km dal ponte sul Fiume Secchia (ovest) dove l'impalcato è a circa 16 m sul pdc. Quindi l'autostrada, in un tratto di circa 3 km, sale, scende e risale di nuovo, con 2 sottovia (via Santo Stefano a Novi e Complanare sud di Concordia) e un sovrappasso (SP di Mirandola a Concordia). Le proposte alternative presentate nelle schede successive hanno anche l'obiettivo di regolarizzare l'andamento altimetrico del tracciato

- B3** Riduzione dell'effetto barriera in territorio di Novi; ricerca di soluzioni planoaltimetriche che non compromettano la permeabilità territoriale necessaria sia per l'accesso e transito sia per il mantenimento degli attuali corridoi ecologici
- B4** Definizione di opere di raccordo e complementari alla ricostituzione e ripristino della rete dei percorsi ciclabili individuati dal PTCP e dai PRG / PSC, intercettati e troncati dal passaggio autostradale (ad esempio in Comune di Novi: via Foresto, strada Siltada, via Santo Stefano)



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Se si esclude il tratto in trincea all'altezza del Caseificio Razionale, l'autostrada attraversa il comune di Novi in rilevato, buona parte del quale abbastanza alto in quanto legato all'attraversamento di canali (Canale Moglia, Cavo Acque basse modenesi, Cavo Lama).

LOCALIZZAZIONE

Nell'immagine sono evidenziati in rosso i tratti in rilevato che, anche laddove definiti dal progetto preliminare "a raso" possono raggiungere un'altezza del piano stradale di 2,50 m dal piano di campagna (mediamente circa 1,50 m). Gli interventi di riforestazione previsti, inoltre, accentuano l'effetto "nastro" dell'infrastruttura e sono generalmente privi di relazioni con l'assetto del territorio.

In colore arancio sono invece indicati i principali tratti di piste ciclabili interfeite dal tracciato autostradale nei comuni di Novi e di Concordia.

VALUTAZIONI TECNICHE SUL PROGETTO PRELIMINARE IN RAPPORTO ALLE PROBLEMATICHE SPECIFICHE

L'altezza del rilevato autostradale, in diversi casi accentuata dalla presenza delle barriere fonoassorbenti, crea una barriera percettiva e funzionale nel territorio, cancellando e di fatto impedendo una serie di relazioni storicamente consolidate tra i comuni dell'area. Viene inoltre accentuato, in alcuni casi, un effetto di "confinamento" di ambiti territoriali per la presenza del rilevato autostradale e di opere complementari – quali i ponti stradali – che spesso raggiungono altezze di 8 – 9 metri.

Il tema ha valenza generale in quanto in tutti i comuni l'autostrada interferisce con la viabilità secondaria perlopiù troncandola e prevedendo soluzioni alternative (controvie lungo il tracciato che utilizzano le piste di cantiere e attraversamenti nei pochi punti permeabili) che da un lato allungano i percorsi e dall'altro si sviluppano in condizioni ambientalmente sfavorevoli (adiacenza al tracciato autostradale).

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE ATTRAVERSO MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE

Si chiede di introdurre nel progetto definitivo, fatta eccezione per i tratti nei quali la soluzione non è tecnicamente possibile (attraversamento del Secchia, di canali di importanza provinciale, delle ferrovie), soluzioni altimetriche del tracciato autostradale che prevedano un rilevato basso che sia veramente tale, cioè ad una quota di 50-60 cm dal piano di campagna.

Una soluzione di questo tipo non richiede particolari interventi di "inserimento ambientale" e consente invece di conservare la permeabilità visiva che è caratteristica fondamentale di questi territori.

La soluzione, inoltre, consente di contenere l'altezza dei sovrappassi delle viabilità interferite nonché la

lunghezza dei tratti delle rampe di collegamento dei sovrappassi stessi.

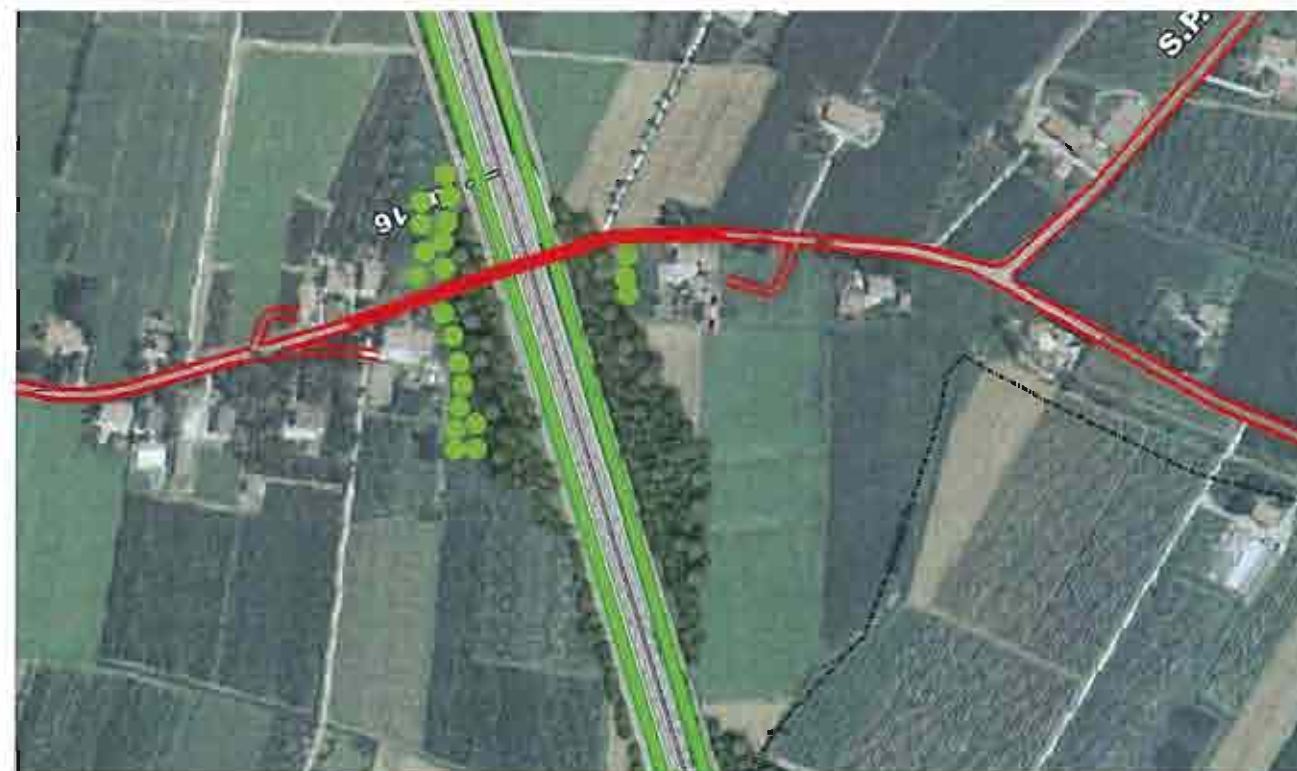
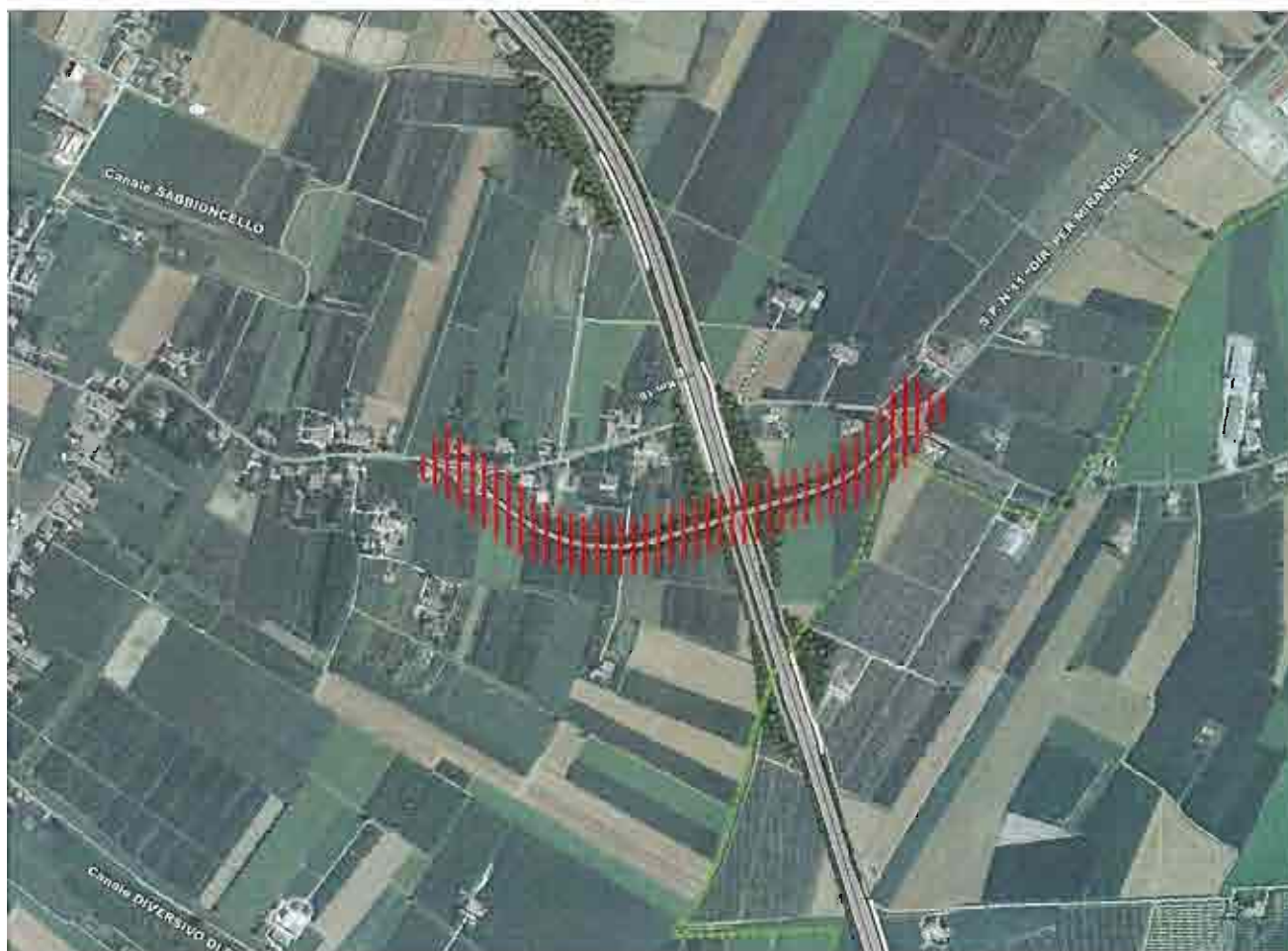
CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Si chiede di prevedere lunghi tratti del tracciato autostradale in cui il rilevato non superi i 50-60 cm dal piano di campagna per il mantenimento della continuità percettiva nel territorio.

SOLUZIONI CITATE A TITOLO ESEMPLIFICATIVO



B5 Modifiche all'andamento plano-altimetrico della Cispadana in corrispondenza di via Castello in comune di San Possidonio.



La soluzione del progetto preliminare (a sinistra) e lo schema dell'alternativa proposta

TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

L'interferenza tra l'autostrada e la via Castello (SP11) in territorio di San Possidonio è risolta nel progetto preliminare con una variante del tracciato a sud dell'attuale sedime e il passaggio con un cavalcavia per il superamento dell'autostrada, che raggiunge una quota di circa 9 m. sul piano di campagna.

Oltre all'impatto percettivo dell'intervento, si segnala il carattere di "storico" collegamento con Mirandola che caratterizza questa strada, molto utilizzata anche come percorso ciclabile. Un cavalcavia come quello previsto presenta serie difficoltà di utilizzo per buona parte degli utilizzatori della bicicletta.

VALUTAZIONI TECNICHE SUL PROGETTO PRELIMINARE IN RAPPORTO ALLE PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Nel tratto in esame il piano autostradale è a circa 2,10 – 2,20 m dal piano di campagna. L'interferenza con via Castello (via per Mirandola) si trova a poco più di 1 km dagli svincoli del casello. Tra questi ultimi e il sovrappasso di via Castello sono previsti altri due sovrappassi (viabilità locale). Un ulteriore sovrappasso è previsto, prima dell'autostazione di Mirandola, per la via Prati (in territorio mirandolese). In questa parte dell'attraversamento del territorio di San Possidonio (direzione circa nord-sud) sono

presenti quindi 4 sovrappassi con le caratteristiche già indicate per quello di via Castello. Queste opere inducono significativi impatti sul territorio.

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE ATTRAVERSO MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE

Anche in considerazione delle motivazioni esposte nella successiva scheda B6, si propone la realizzazione di un tratto in trincea del tracciato autostradale, in modo da contenere al massimo l'altezza del nuovo cavalcavia, conservando così la storica connessione con Mirandola anche per mezzi quali le biciclette e i mezzi agricoli e per i pedoni.

La proposta di soluzione schematicamente riportata prevede la realizzazione dell'autostrada in semi-trincea, ad una quota di circa 3 metri al di sotto del piano di campagna. Questa soluzione consente di ridurre l'altezza del cavalcavia di via Castello, che può essere realizzato sull'attuale sedime stradale con pendenze contenute, comunque tali da rendere accessibile la strada anche come percorso ciclopedonale.

Per contenere la necessità di nuova viabilità di servizio per l'accesso alle abitazioni poste lungo la via Castello in corrispondenza del previsto cavalcavia, si possono impegnare per il nuovo sovrappasso gli

ultimi 100 – 120 m della via Castello (dalle due parti dell'autostrada): con una pendenza del 3-3,5%. Pendenze superiori per la via Castello non possono essere previste perché di difficile uso per le biciclette.

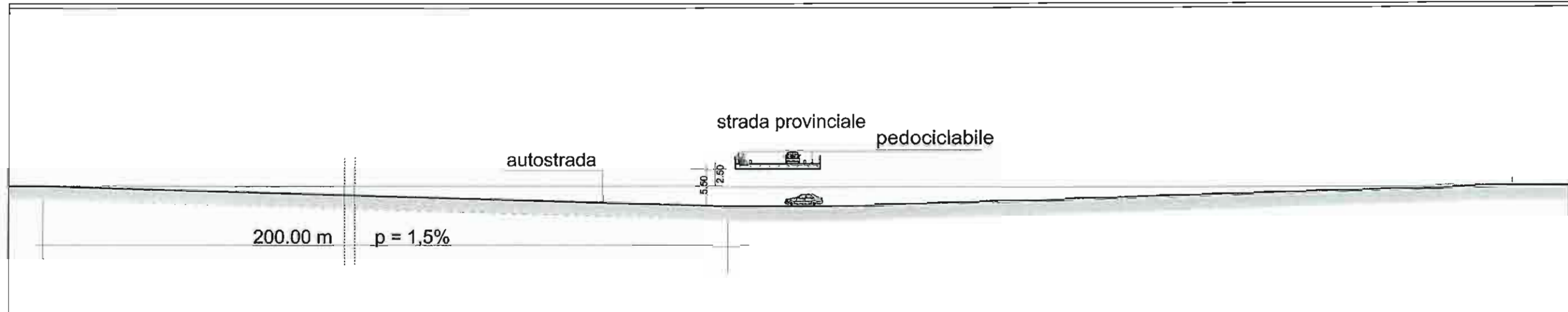
CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Si chiede di predisporre in sede di progetto definitivo una soluzione dell'interferenza in esame che preveda:

- la realizzazione dell'autostrada in semi-trincea, ad una quota che nel tratto in oggetto sia di almeno 3 m. al di sotto del piano di campagna;

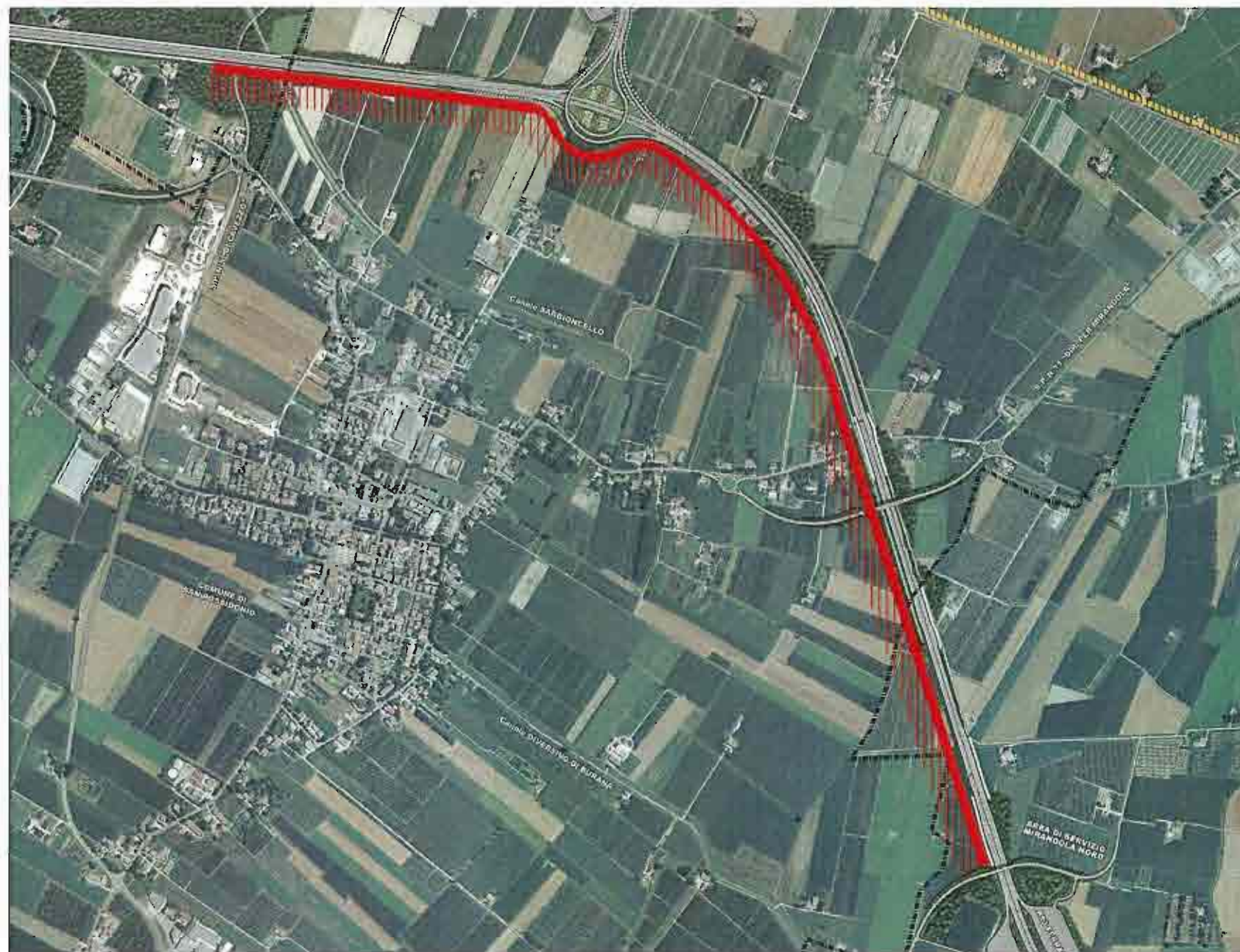
- la realizzazione del sovrappasso della via Castello ad una quota dell'intradosso dell'impalcato di circa 3,00 m;
- la previsione della pista pedociclabile sull'impalcato della provinciale (due corsie a lato della provinciale)
- barriere fonoassorbenti (laddove necessarie) trasparenti, in modo da non interrompere la continuità percettiva tra le due parti dell'insediamento che verranno separate dall'autostrada
- intervento di riforestazione a tutela dell'abitato.

IPOTESI DI SOLUZIONE TECNICA, CITATA A TITOLO ESEMPLIFICATIVO



Schema esemplificativo: autostrada in semitrincea (quota di almeno 3,50 m al di sotto del piano di campagna) e strada provinciale in viadotto (intradosso dell'impalcato stradale a circa 3,00 m dal pdc)

B6. Riduzione dell'effetto barriera nel territorio di San Possidonio attraverso l'individuazione di soluzioni planoaltimetriche che riducano l'effetto di confinamento



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Il territorio di San Possidonio - dal canale Sabbioncello al confine con Mirandola - è interessato dal passaggio dell'autostrada in rilevato a quote che si mantengono sempre superiori ai 2 metri dal piano di campagna, se si fa eccezione per l'area del casello Concordia - Mirandola - San Possidonio, nella quale è peraltro presente il sistema degli svincoli, alcuni dei quali in quota. Questo andamento del tracciato crea una barriera continua di quasi 3 km che separa il capoluogo comunale dagli storici riferimenti di Concordia a nord-ovest e di Mirandola a sud-est. È evidente dall'immagine a lato l'effetto di "confinamento" che viene a crearsi per l'abitato di San Possidonio.

VALUTAZIONI TECNICHE SUL PROGETTO PRELIMINARE IN RAPPORTO ALLE PROBLEMATICHE SPECIFICHE

L'andamento altimetrico del primo tratto (a nord-ovest) è condizionato dalla necessità di superare il Canale Sabbioncello e, ancora più ad ovest, il fiume Secchia, che ha in questo punto argini abbastanza alti. Superata la zona del casello - dove il tracciato di mantiene pressoché alla quota del piano di campagna - si raggiunge una quota media di oltre 2 metri non più giustificata dalla necessità di superare importanti corsi d'acqua artificiali, quota che anzi comporta la necessità di impegnativi cavalcavia per il mantenimento delle connessioni viabilistiche con il territorio circostante.

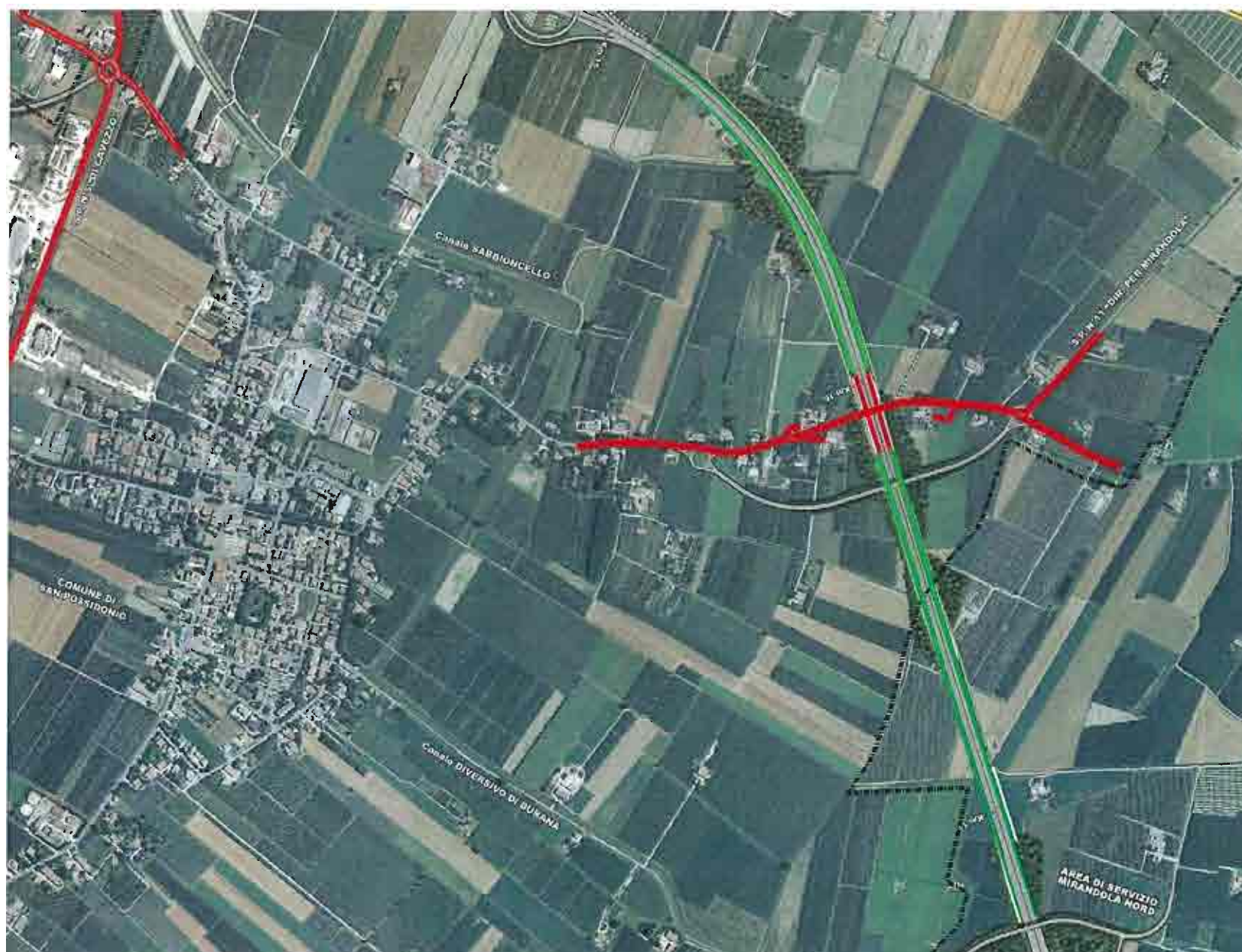
INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE ATTRAVERSO MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE

Si ritiene tecnicamente non risolvibile in modo diverso da quanto previsto nel progetto preliminare il tratto tra il canale Sabbioncello e il casello. Per quanto riguarda invece la restante parte del tracciato in comune di San Possidonio - fino all'autostazione di Mirandola - è necessario studiare una soluzione in semi-trincea, a quote variabili tra 1,50 e 3,00 m. al di sotto del piano di campagna, così come indicato schematicamente nella figura della pagina seguente. Tale soluzione consente inoltre di contenere significativamente l'altezza dei sovrappassi necessari per garantire la continuità delle comunicazioni viarie.

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Si richiede che il progetto definitivo elimini l'effetto barriera sopra descritto, garantendo il mantenimento della continuità percettiva e funzionale del territorio di San Possidonio, attraverso la previsione in semi-trincea del tratto autostradale compreso tra il casello di Concordia - Mirandola - San Possidonio e l'autostazione di Mirandola.

SOLUZIONI CITATE A TITOLO ESEMPLIFICATIVO



(sotto) la stessa autostrada vista dal paesaggio



Proposta di tratto autostradale in semitrincea tra il casello Concordia - San Possidonio – Mirandola e l'autostazione Mirandola

- B7** In comune di Concordia s/Secchia nuova soluzione della intersezione dell'autostrada con la via per Novi (loc. San Giovanni) mantenendo l'autostrada in sopraelevata, in modo da eliminare la necessità di un nuovo tratto di viabilità per il collegamento tra la via Boccaletta e la via per Novi, prevista dal progetto preliminare con un tracciato in viadotto
- B8** Modifiche alla soluzione di attraversamento del fiume Secchia a sud del comune di Concordia s/Secchia: ripristino della precedente soluzione (o di soluzione analoga) che preveda l'affiancamento a lato nord dell'autostrada, della viabilità di collegamento tra la SP 5 e la SP 8, con immissione sulla via per Novi a 150 m. prima della Madonna dello Spino. Questo permette di ridurre l'area interclusa dalle nuove infrastrutture e di contenere gli impatti sull'urbanizzato esistente



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Attraversamento in viadotto del fiume Secchia fino al Canale Sabbioncello: l'altezza del viadotto (legata all'altezza degli argini della Secchia) e dei relativi rilevati crea situazioni di confinamento di ampie porzioni di territorio.

Introduzione di nuovi tratti di viabilità (complanare di Concordia, collegamento tra via Boccaletta e via per Novi) per risolvere le interferenze con la viabilità esistente che, aggiungendosi alla viabilità esistente creano diverse situazioni di interclusione.

VALUTAZIONI TECNICHE SUL PROGETTO PRELIMINARE IN RAPPORTO ALLE PROBLEMATICHE SPECIFICHE

L'attraversamento in viadotto del fiume Secchia crea una situazione di difficoltà dal punto di vista percettivo per gli abitati posti nelle anse del fiume, difficoltà non sufficientemente valutata nelle foto simulazioni che, essendo solo dall'alto e non ad altezza d'uomo, non riescono a dar conto degli esiti effettivi degli interventi.

Il tracciato a sud dell'autostrada della c.d. "complanare" rende più grave la situazione di separazione per due vaste aree in comune di Concordia e di San Possidonio, oltre a comportare ulteriore impegno di territorio rispetto a quanto già previsto per l'autostrada.

Il progetto preliminare prevede infine un nuovo tracciato per il collegamento tra la via Boccaletta e la via per Novi, da realizzare con un viadotto: l'andamento di questo tracciato non è coerente con la maglia della viabilità esistente e genera l'interclusione territoriale di ulteriori aree insediate.

In questo tratto l'autostrada è in rilevato basso (c.d. "a raso" cioè con altezza < 2,50 m) tra i due punti alti di attraversamento del cavo Lama e del fiume Secchia.

Non sono chiare le motivazioni dei due sottovia e del cavalcavia, vale a dire le ragioni per cui in sede di progetto preliminare non è stata scelta la soluzione di realizzare tutti sottovia o tutti cavalcavia, adeguando di conseguenza l'altimetria del tracciato autostradale.

Da un punto di vista litologico e idrogeologico la situazione è analoga a quella del tratto precedente, in comune di Novi, in cui l'autostrada è prevista in trincea. Dal punto di vista della vulnerabilità degli ac-

quiferi, in questa parte del tracciato essa è classificata "bassa".

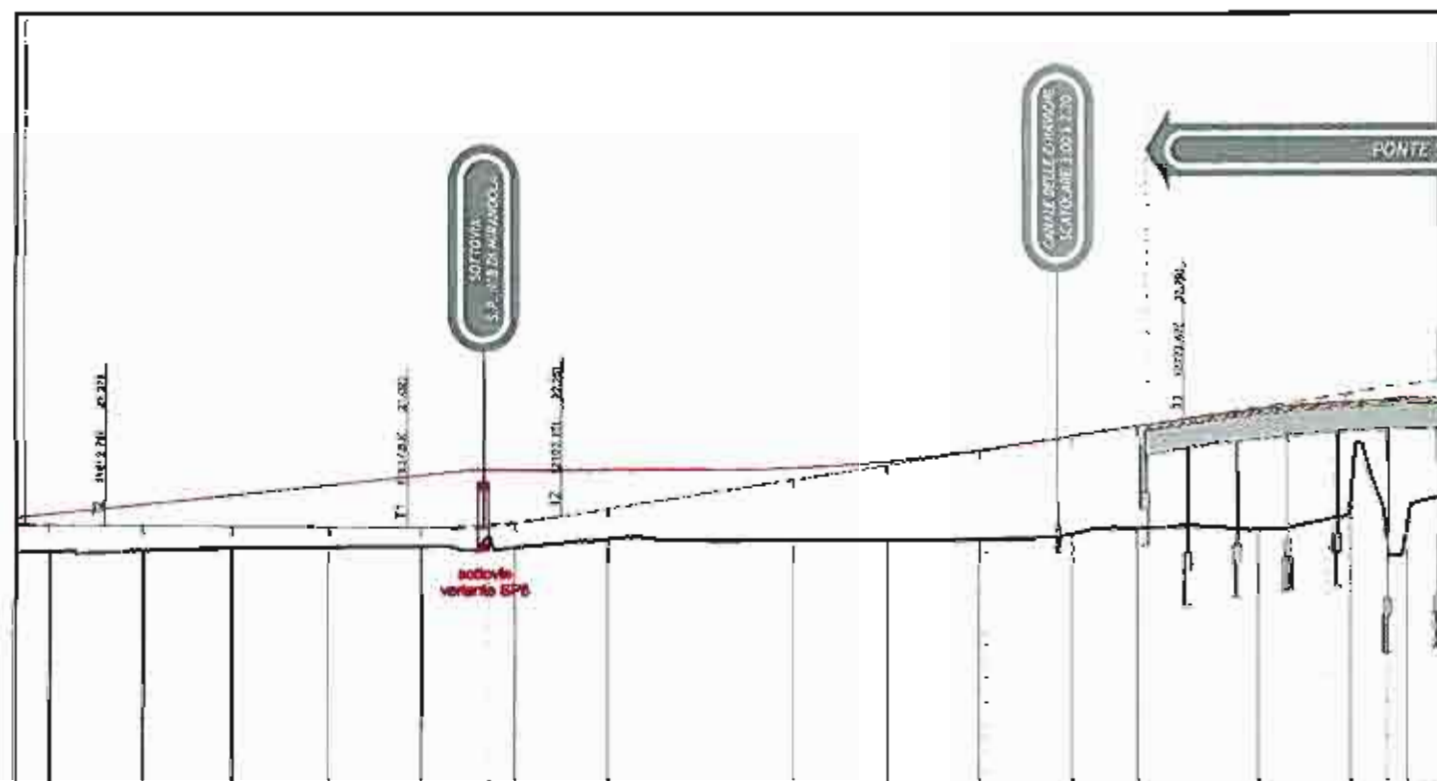
Tra il cavo Lama e il fiume Secchia sono interferiti tre canali secondari: questo può rappresentare uno dei motivi che hanno portato ad escludere la soluzione in trincea, anche se la difficoltà di soluzione delle interferenze non appare tale da motivare di per sé una scelta tanto significativa come la tipologia del tracciato autostradale.

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE ATTRAVERSO MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE

Si chiede che il progetto definitivo preveda per la "complanare di Concordia" una soluzione in affiancamento (sia pure con strutture separate, eventualmente anche a quote diverse) a nord dell'autostrada, al fine di evitare sia l'effetto di interclusione di vaste aree insediate sia un ulteriore impegno di territorio da parte delle infrastrutture.

Riguardo ai problemi relativi alla viabilità interferita è stata preliminarmente studiata una soluzione, che si chiede di approfondire. La soluzione comporta l'eliminazione della previsione del nuovo collegamento tra la via Boccaletta e la via per Novi.

Nell'ipotesi schematicamente formulata si prevede il mantenimento nell'attuale sedime della SP8; l'interferenza con l'autostrada è risolta con un sottopasso. In questo tratto è quindi necessario mantenere il tracciato autostradale ad una quota sufficiente per la realizzazione del sottopasso, senza abbassarlo dopo il superamento del cavo Lama e della Secchia. Si ritiene questa soluzione preferibile in quanto è quella che minimizza la realizzazione di nuovi tratti stradali, oltre ad eliminare la necessità del viadotto per la variante alla SP8.



Profilo schematico della soluzione proposta

Schema della rotatoria all'incrocio con la SP 5 e la SP 8

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Si chiede di:

- prevedere il tracciato della "complanare" a nord dell'autostrada, in aderenza alla stessa;
- prevedere, sulla base della soluzione schematicamente indicata, una diversa modalità di superamento della interferenza tra l'autostrada e la SP8, mantenendo l'autostrada in sopraelevata rispetto alla via per Novi e prevedendo in ogni caso l'eliminazione del tracciato previsto nel progetto preliminare.

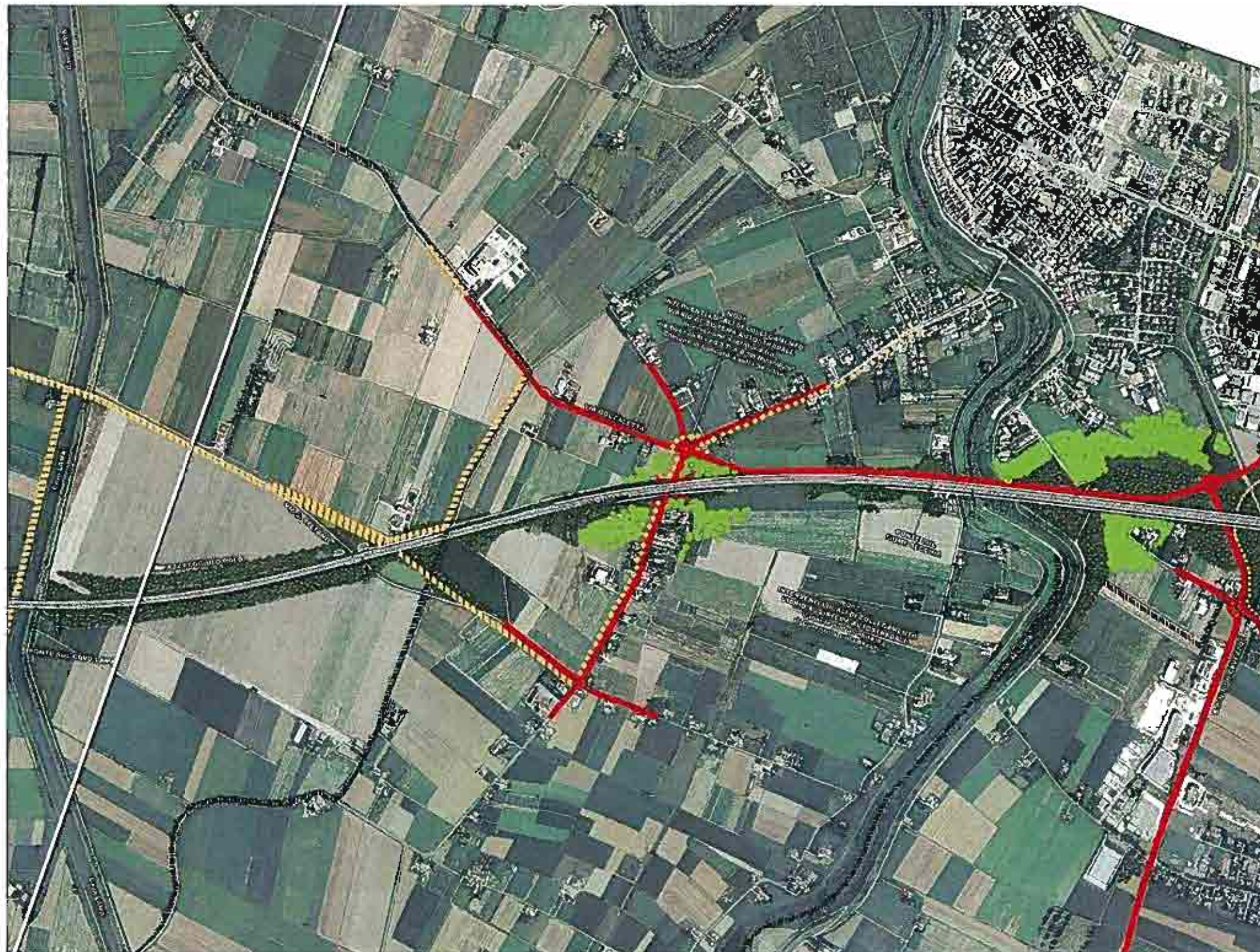
Inoltre:

- si ritiene necessaria una valutazione accurata degli impatti sugli abitati (con esecuzione di simulazioni di inserimento del tracciato nel paesaggio realizzate con punti di vista ad altezza d'uomo), e una puntuale previsione di opere di mitigazione;
- nel caso degli interventi di riforestazione, si ritiene necessario studiare soluzioni coerenti con il carattere periurbano delle aree interessate; in ogni caso con presenza di piante di alto fusto;
- si ritiene necessario definire una soluzione progettuale che preveda l'"alleggerimento" dell'impatto della struttura autostradale, ad esempio con l'introduzione generalizzata di barriere trasparenti in plexiglas, per limitare l'effetto barriera dall'esterno ed evitare un effetto "confinamento" all'interno.
- si chiede inoltre di valutare, in corrispondenza del ponte sulla Secchia, la sostituzione dei terrapieni con piloni nella misura maggiore tecnicamente possibile

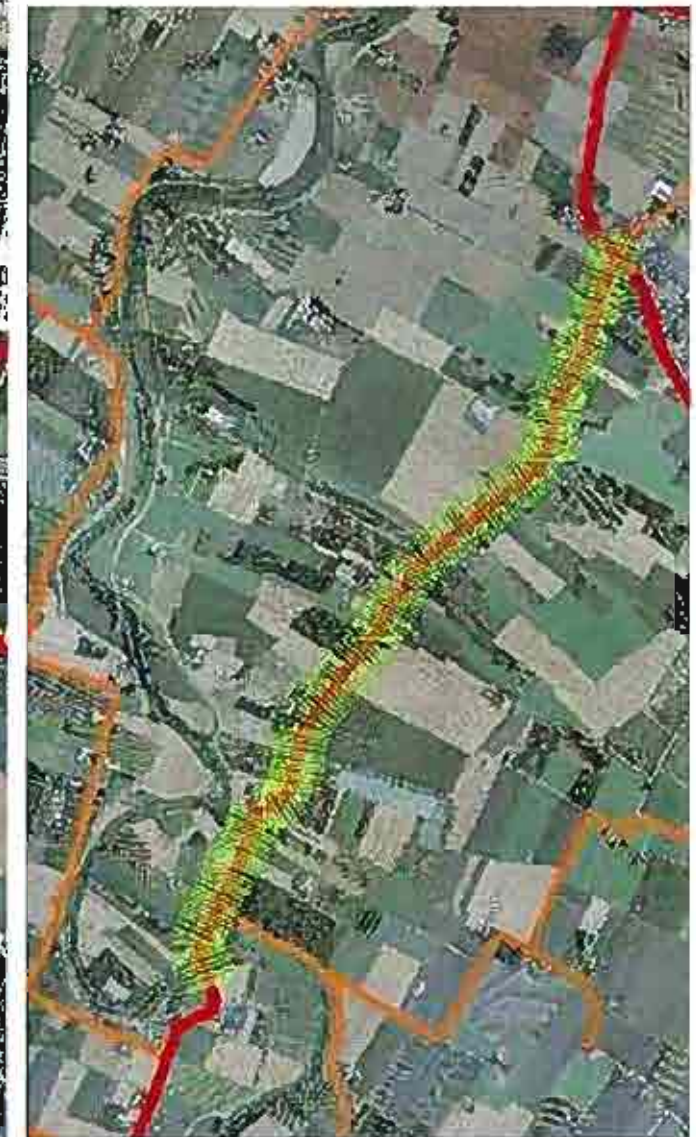
- di realizzare una pista ciclabile in affiancamento alla SP 5 (via Grandi) dalla rotatoria all'intersezione con la SP 8 fino a collegarsi con la ciclabile di San Possidonio già esistente lungo la SP 5
- di realizzare una pista ciclabile in affiancamento alla via per Novi dal centro della frazione di San Giovanni fino all'incrocio con la via Viazzolo
- di realizzare una rotatoria all'incrocio con la SP 5 e la SP 8
- di realizzare una rotatoria all'incrocio con la SP 5 e la via per San Possidonio (la rotatoria è necessaria, indipendentemente dal tracciato della complanare, in quanto la SP5 rappresenta una delle principali direttrici di accesso da sud al casello)
- di realizzare una pista ciclabile in affiancamento alla S.P. n. 7 "Delle valli – diramazione per Vallaita" dal centro abitato di Vallaita fino all'intersezione con via Martiri della Libertà
- di realizzare una pista ciclabile in affiancamento a via Martiri della Libertà dalla rotatoria di intersezione con la SP7 – diramazione per Vallaita all'abitato di Fossa
- si segnala la possibilità di eliminazione della rotatoria tra la via per Novi e la via Viazzolo



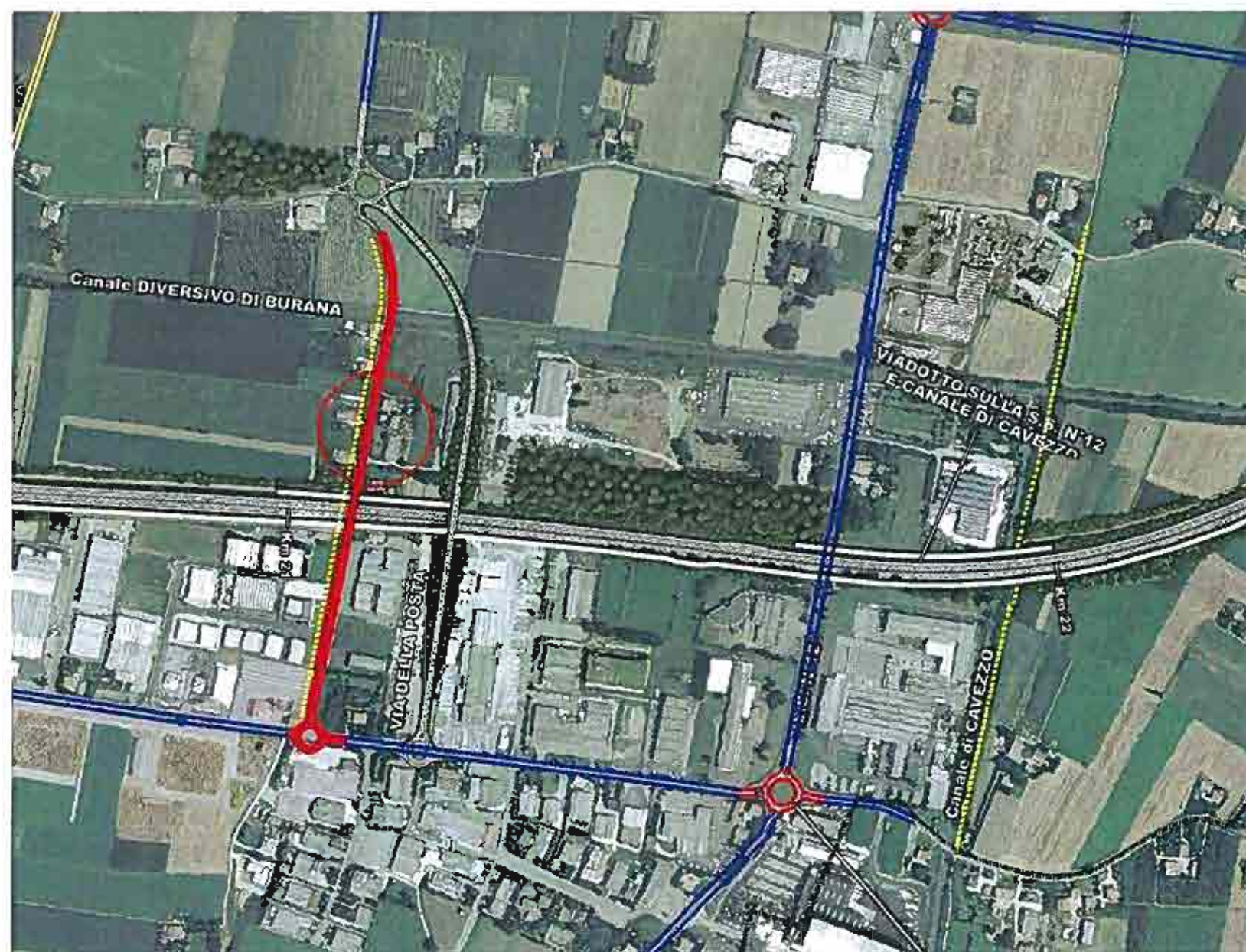
- La realizzazione del casello a nord dell'abitato di San Possidonio indurrà sulla SP 11 via Matteotti un rilevante incremento del traffico. Si tratta di una viabilità di sezione ridotta (in alcuni punti inferiore a m. 6,00), urbanizzata su entrambi i lati; di conseguenza sono necessari interventi per la messa in sicurezza del tratto tra San Possidonio centro e Ponte Pioppa. La SS 11 (via Matteotti) appare inadeguata, come sezione, ad accogliere ulteriori livelli di traffico, in quanto la strada si



caratterizza per la presenza di una urbanizzazione che si sviluppa lungo tutto il suo asse e che da San Possidonio si spinge fino a Ponte Pioppa. Non sono inoltre note le caratteristiche del fondo stradale, se sia cioè in grado di sopportare incrementi di traffico. Ad un primo esame appaiono necessari interventi di adeguamento della sede stradale e interventi per la messa in sicurezza del tratto stradale con particolare attenzione durante la fase di cantierizzazione (mezzi pesanti).



B9 Tratto di attraversamento dell'abitato di San Giacomo Roncole in comune di Mirandola; individuazione di una soluzione in trincea al fine di evitare un taglio del territorio con evidenti problemi ambientali. Definizione di una soluzione progettuale coerente in relazione alla previsione in sopraelevata del tratto immediatamente ad est in comune di Medolla



VALUTAZIONI TECNICHE SUL PROGETTO PRELIMINARE IN RAPPORTO ALLE PROBLEMATICHE SPECIFICHE

In questo tratto è prevista la soluzione a raso, con una altezza media di 2 – 2,50 metri, ed è inoltre prevista una barriera fonoassorbente continua lungo il lato sud dell'autostrada (sviluppo circa 3 km) e a tratti lungo il lato nord. Tra il viadotto della tangenziale di Mirandola (esistente) e il sottopasso della SS12 (nel progetto) è previsto un solo punto di connessione sud-nord con il nuovo cavalcavia di via della Posta, che modifica radicalmente l'attuale tracciato della stessa via. Questo nuovo tracciato, spostato ad est rispetto all'attuale, appare peraltro di complessa realizzazione in quanto interessa, a sud dell'autostrada aree private già occupate da funzioni produttive.

L'interferenza con la SS 12 è risolta con il passaggio in sottopasso della Statale, che conserva sostanzialmente l'attuale quota. Con lo stesso viadotto (quota del piano autostradale sul piano di campagna circa 8 m) si supera anche il canale Diversivo di Burana e la pista pedo-ciclabile affiancata al canale stesso. Successivamente l'autostrada entra in territorio medollese dove rimane in quota.

La soluzione è ritenuta di impatto eccessivo e non sopportabile dal territorio:

- per la frattura – funzionale e percettiva - tra le due parti della frazione
- per la presenza del nuovo cavalcavia di via della posta (quota sul piano di campagna circa 8 m)
- per il nuovo tracciato di via della Posta, che interferisce in modo significativo con aree produttive consolidate
- per l'impatto del viadotto sulla SS 12 e sull'adiacente canale.

Il principale tema di riflessione è quello dell'altezza dal piano di campagna della c.d. "soluzione a raso" (che tale non è perché può arrivare fino ad un'altezza di m. 2,50). Se si aggiungono le barriere fonoassorbenti (ancorché abbastanza trasparenti), l'effetto finale è quello di un muro continuo di circa 6 -7 metri che chiude qualsiasi rapporto di percezione tra le parti del territorio separate dalla nuova infrastruttura.

TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

L'attraversamento della frazione di San Giacomo Roncole in comune di Mirandola (soluzione in rilevato con altezza media di 2 – 2,50 m.) generale una separazione netta tra le due parti dell'abitato a nord e a sud dell'infrastruttura. La soluzione prevista comporta la perdita della permeabilità nel tessuto della frazione, caratterizzato dalla mescolanza di attività e funzioni insediate. L'inserimento è reso più problematico dalla necessaria presenza del fronte continuo delle barriere fonoassorbenti.

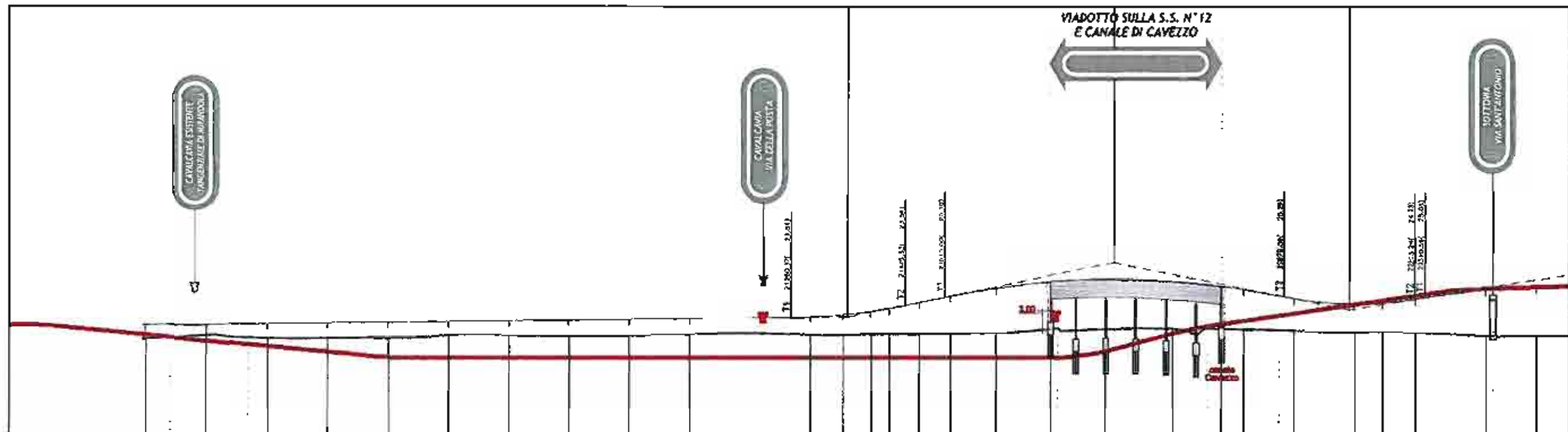
Nello schema allegato è presentata una possibile soluzione, che prevede la trincea autostradale ad una quota di almeno 4,00 m dal piano di campagna e si mantiene a questa quota fin oltre la SS 12, per poi risalire e sovrappassare il canale diversivo di Burana. Il cavalcavia di via Posta può essere ad una quota di circa 2,50 - 3,00 m dal piano di campagna con il mantenimento sull'attuale sedime della via stessa.

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

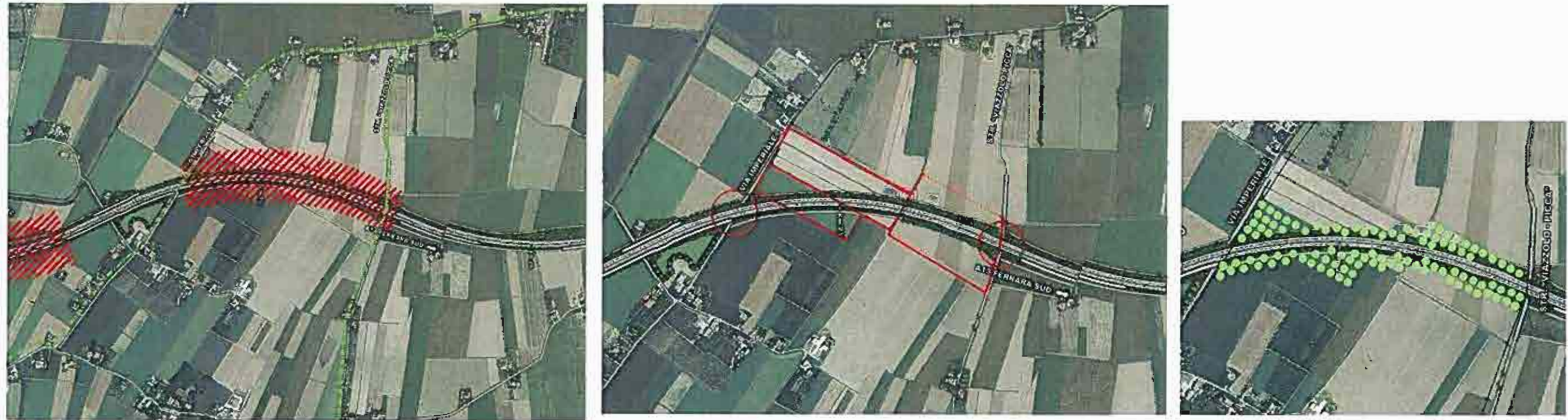
Si chiede che venga prevista la soluzione in semi-trincea e trincea per l'intero attraversamento di San Giacomo, con le caratteristiche descritte in precedenza. Si chiede inoltre:

- che venga mantenuto in esercizio il percorso ciclabile di via Posta
- allo stesso modo deve essere mantenuto in esercizio il percorso ciclabile Chico Mendez, senza deviazioni di percorso
- che venga mantenuta in essere la funzionalità della via Imperiale (tratto in Comune di Mirandola) con realizzazione di un sottopasso
- di valutare in modo approfondito le criticità degli edifici (residenziali) segnalati nella planimetria della pagina precedente

SOLUZIONE A TITOLO ESEMPLIFICATIVO



B10 Approfondimento di dettaglio della soluzione in sopraelevata del tratto in comune di Medolla, con particolare riferimento agli impatti sulla viabilità esistente e sull'assetto poderale



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

La soluzione di attraversamento del territorio di Medolla è sostanzialmente condivisa dall'Amministrazione, in quanto risponde a richieste già avanzate: lo spostamento del tracciato più a nord rispetto a quanto previsto nello Studio di fattibilità e la non interruzione della viabilità.

VALUTAZIONI TECNICHE SUL PROGETTO PRELIMINARE IN RAPPORTO ALLE PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Il tracciato interferisce con la via Imperiale, la Strada Viazzolo- Picca, una strada poderale e con il Cavo Bruino. Per le prime due è previsto il passaggio in sottopasso, il Cavo Bruino viene sovrappassato con uno scatolare in c.a., mentre la strada poderale è interrotta e deviata sulla viabilità principale (di conseguenza il traffico di mezzi agricoli, prima autonomo, potrebbe interferire con quello degli altri mezzi).

In questo tratto l'Autostrada è in rilevato alto, con una quota media di 4-5 metri sul piano di campagna; non sono presenti barriere fonoassorbenti, se non per un breve tratto fino al confine con Mirandola.

Circa 800 metri d ovest del confine comunale (in comune di Mirandola) l'autostrada è prevista in viadot-

to per sovrappassare la S.S. 12 e il canale di Cavezzo (ma con richiesta dell'Amministrazione di Mirandola di valutare soluzioni diverse, alla condizione di non interferire con la soluzione di Medolla); ad est il tracciato scende fino a ridursi a meno di 1 metro sul pdc per poi risalire per superare in viadotto la ferrovia Bologna – Verona (in comune di san Felice sul Panaro).

Per quanto riguarda l'assetto poderale, dall'analisi delle foto aeree si rilevano 3 situazioni di potenziale conflitto con l'attuale assetto delle coltivazioni, situazioni nelle quali l'attraversamento dell'autostrada provoca la separazione in porzioni di territorio di difficile utilizzazione a fini agricoli.

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

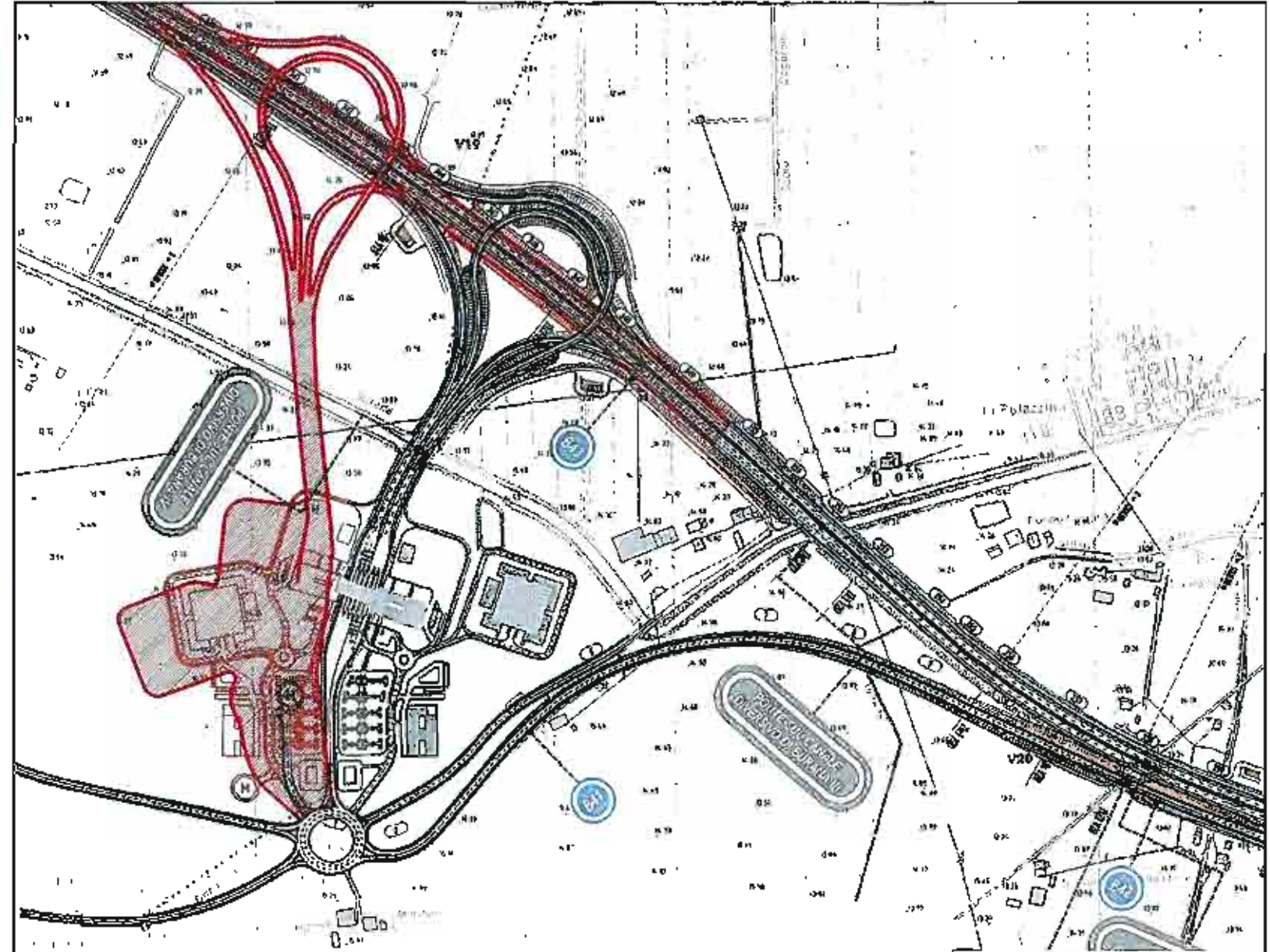
Si chiede di valutare la situazione delle proprietà interferite e di proporre soluzioni per l'utilizzo delle aree residuali, con particolare riferimento ad interventi di schermatura/Inserimento paesaggistico dell'autostrada. Si chiede inoltre che la larghezza dei sottopassi previsti per la viabilità sia tale da consentire la realizzazione di un percorso protetto, su ambo i lati, per pedoni e ciclisti

B11 Approfondimento delle valutazioni che hanno portato allo spostamento del casello di San Felice s/Panaro – Finale Emilia dalla iniziale collocazione in corrispondenza del Fondo Lumachina a quella attuale, situata più ad est, in territorio di Finale Emilia



INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE ATTRAVERSO MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE

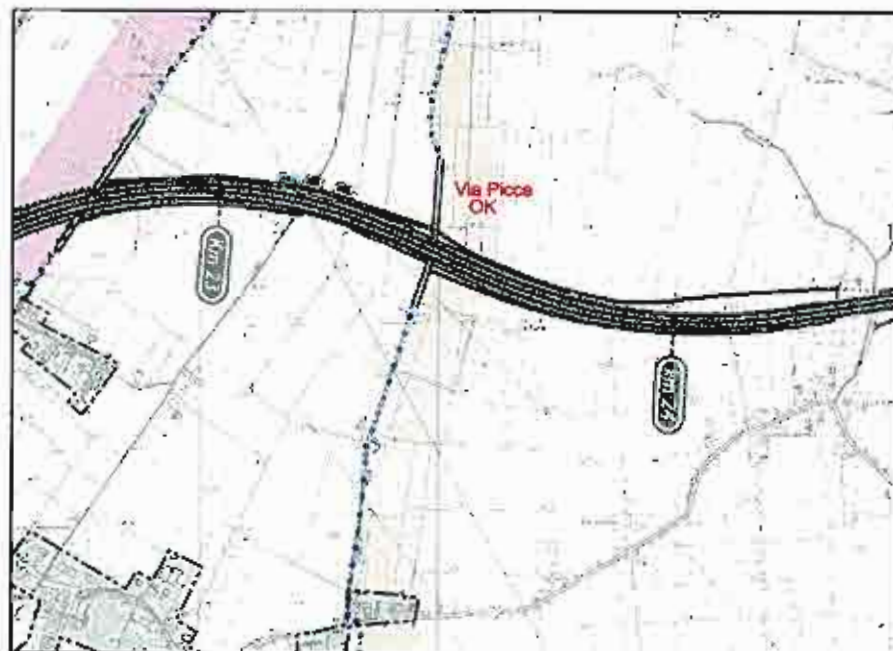
Si chiede lo spostamento del casello in territorio di San Felice, al fine di una migliore utilizzazione delle aree da interessare con l'intervento.



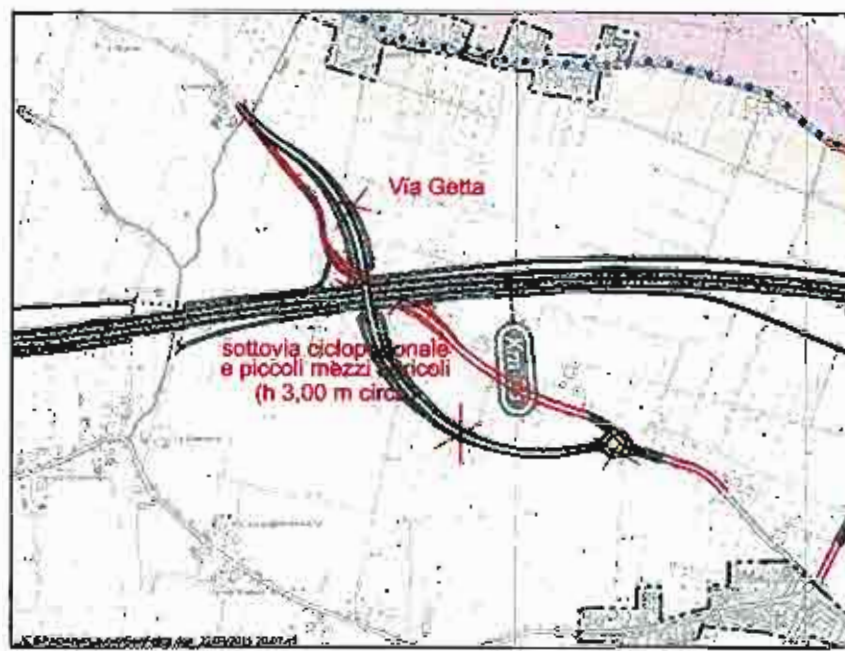
B12 Comune di San Felice s/Panaro: intersezioni del tracciato autostradale con la viabilità comunale e provinciale. Completamento della Tangenziale di San Felice s/Panaro e circonvallazione di Rivara

Le soluzioni previste dal progetto preliminare privilegiano in generale la continuità funzionale dei tracciati, senza ipotizzare interruzioni del servizio (che sono richieste dalla realizzazione di sottovia o sovrappassi in sede), e definendo quindi tracciati alternativi, spesso invasivi, di forte impatto paesaggistico, e sempre estranei nel disegno alle caratteristiche morfologiche della rete esistente.

Nel caso del comune di San Felice sul Panaro gli attraversamenti sono particolarmente numerosi, e si propongono modifiche sostanziali ai tracciati e alle soluzioni funzionali. In generale si chiede di valutare la possibilità di innalzare la livelletta dell'autostrada in modo da poter mantenere l'attraversamento sul sedime attuale, in sottovia (a quota un po' ribassata rispetto alla soluzione a raso).



Via Picca (nessuna osservazione)



Via Getta

VIA GETTA: SOLUZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE.

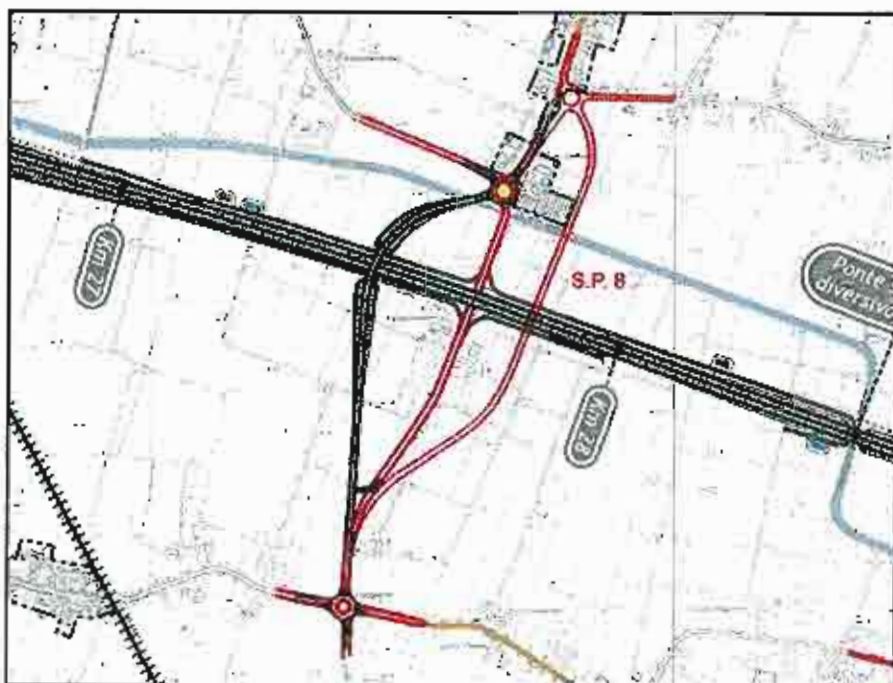
Quota autostrada su piano campagna: circa 1,60 m. Quota impalcato cavalcavia di progetto su quota autostrada: circa 7,00 m. Quota complessiva cavalcavia su piano di campagna: 8,50 m.

Impatto molto rilevante, anche in considerazione della morfologia del nuovo tracciato di via Getta.

PROPOSTA

Eliminazione del cavalcavia. Il collegamento può essere garantito con un sottopasso ciclopedonale e per piccoli mezzi agricoli, sul tracciato attuale della via Getta (indicativamente altezza m 3,00 circa, larghezza m 4,00 circa).

Quota impalcato autostrada da pdc: 2,50 circa; quota sottovia da pdc: -3,00 m circa (h netta interna = 3,50 m circa). Con la pendenza del 5% le rampe sono lunghe 60 m.



Strada Provinciale n.8 via Villanova

VIA VILLANOVA: SOLUZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE

Quota rilevato autostradale su piano campagna: 2,00 m. circa

Quota impalcato cavalcavia di progetto su quota autostrada: circa 6,50 m.

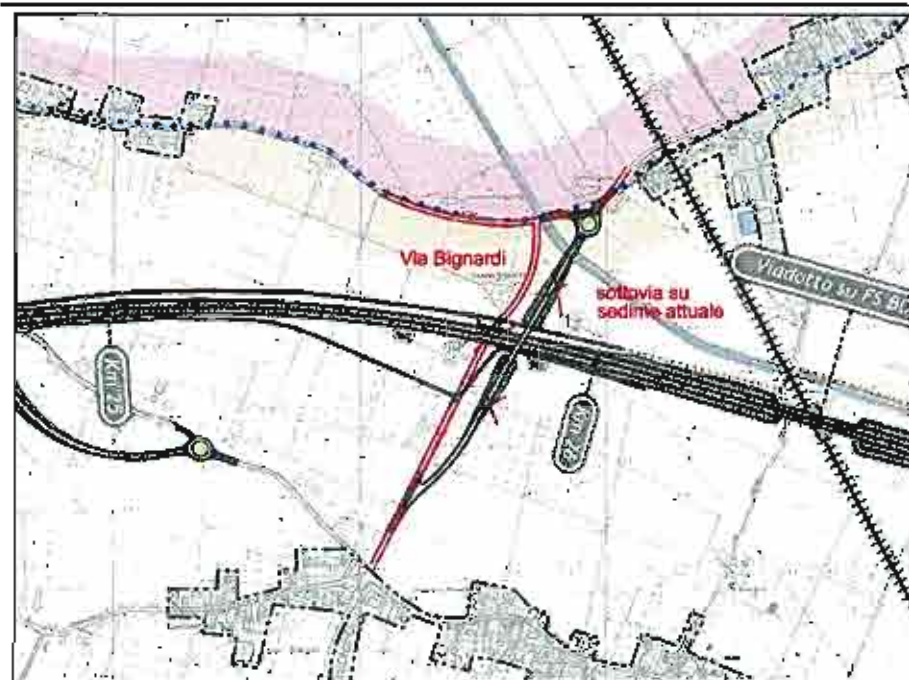
Quota complessiva cavalcavia su piano di campagna: circa 8,50 m.

Impatto molto rilevante, anche in considerazione della morfologia del nuovo tracciato, che si allontana molto da quello della SP 8.

PROPOSTA

Si propone il mantenimento della SP 8 sull'attuale sedime sostituendo il previsto cavalcavia con un sottovia, mantenendo immutata l'attuale livelletta stradale e sovrappassando il Canale Diversivo. La livelletta della Strada Provinciale non potrà scendere al di sotto di 1 m circa dal piano di campagna.

In subordine, si chiede di valutare la soluzione in cavalcavia o lo spostamento ad est della SP 8 (con tracciato pressoché parallelo e strettamente confinato all'attuale sedime), prevedendo preferibilmente una soluzione in sottovia, e l'inserimento di una rotatoria all'incrocio tra le vie Riotta e Villanova, opportunamente disassata dall'incrocio.

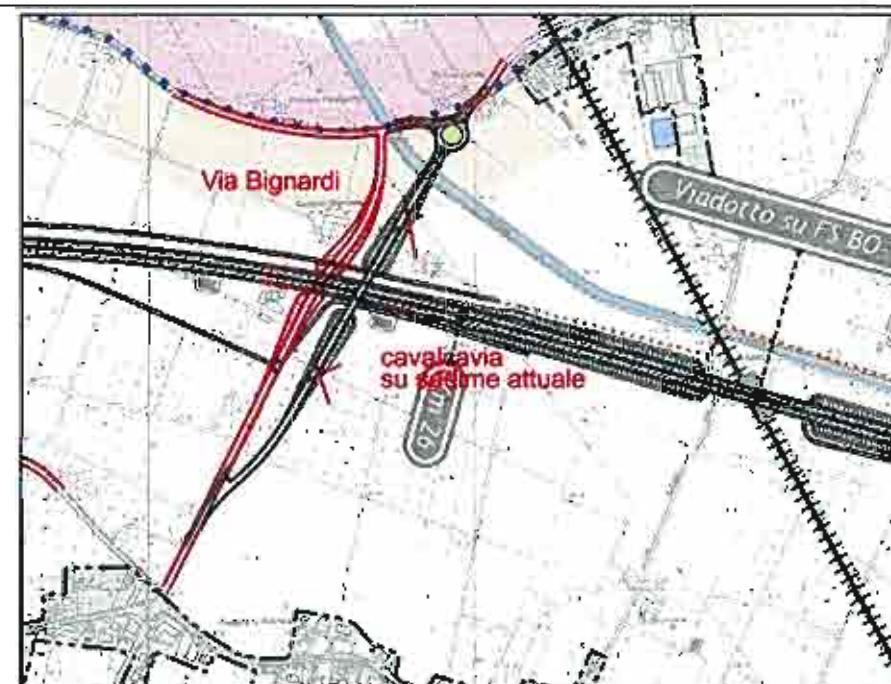


VIA BIGNARDI: SOLUZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
 Quota rilevato autostradale su piano campagna: 3,10 m. circa.
 Quota Impalcato cavalcavia di progetto su quota autostrada: circa 7,00 m. Quota complessiva cavalcavia su piano di campagna: circa 10,00 m.

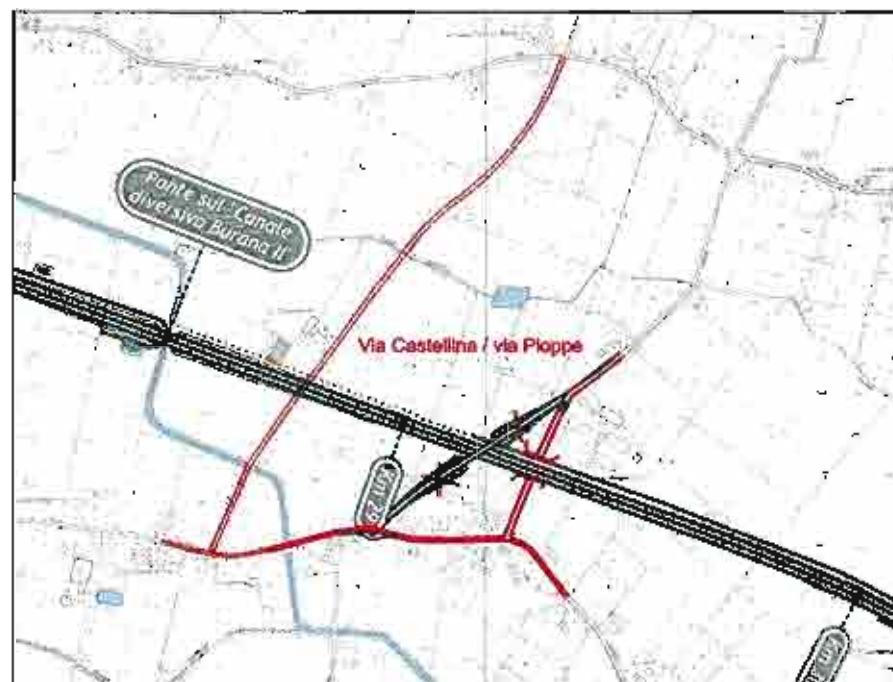
Impatto molto rilevante.

PROPOSTA

Si propone preferibilmente un sottovia, sul sedime attuale di via Bignardi, ad una quota leggermente abbassata rispetto all'attuale, per dislivelli che potrebbero essere di circa 4,00 m. (quota netta sotto impalcato autostradale 5,50 m.). Vanno valutate le interferenze con due accessi (a nord e a sud) prossimi al tracciato autostradale, con esigenza di realizzare nuovi accessi. In subordine si propone la soluzione in cavalcavia sul sedime attuale o quella strettamente contigua ad est alla via Bignardi attuale, trasformando il tratto della via Bignardi esistente in contrada



Via Bignardi – ipotesi cavalcavia e sottovia



VIA PLOPPE: SOLUZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
 Quota rilevato autostradale su piano campagna: 1,30 m. circa.
 Quota impalcato cavalcavia di progetto su quota autostrada: circa 6,70 m. Quota complessiva cavalcavia su piano di campagna: circa 8,00 m. Impatto molto rilevante per tracciato in diagonale del sovrappasso.

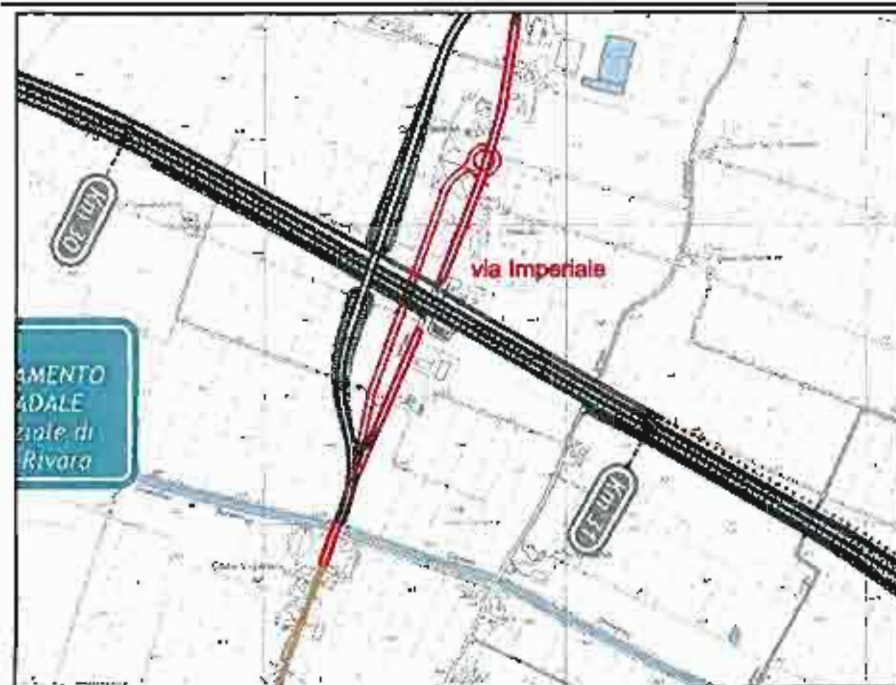
PROPOSTA

Si propone preferibilmente la realizzazione del sottovia di via Ploppa, mantenendo l'attuale sedime della strada, leggermente ribassato per contenere l'altezza dell'impalcato autostradale, oltre ad un sottopasso ciclopeditonale e per piccoli mezzi agricoli (indicativamente larghezza m 4,00 e altezza m 3,00) su via Castellina. In subordine, si chiede di collocare il sottovia non sulla via Ploppa ma in corrispondenza della via Castellina da via Villa Gardè a via Rotta (opportunosamente risanata), collocando su via Ploppa il sottopasso ciclopeditonale e per piccoli mezzi agricoli (indicativamente larghezza m 4,00 e altezza m 3,00).

Si sottolinea in ogni caso la necessità di un importante intervento mitigativo in corrispondenza dell'abitato.



Via Ploppa



SP 9 Via Grande - Via Imperiale

VIA IMPERIALE: SOLUZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
Quota rilevato autostradale su piano campagna: 1,65 m. circa
Quota impalcato cavalcavia di progetto su quota autostrada: circa 6,50 m. Quota complessiva cavalcavia su piano di campagna: circa 8,15 m.

PROPOSTA

Si propone preliminarmente di risolvere l'intersezione con un sottovia, ad una quota leggermente ribassata rispetto all'attuale, mantenendo l'attuale sedime della via Imperiale. La livelletta della Strada Provinciale non potrà scendere al di sotto di 1 m circa dal piano di campagna.

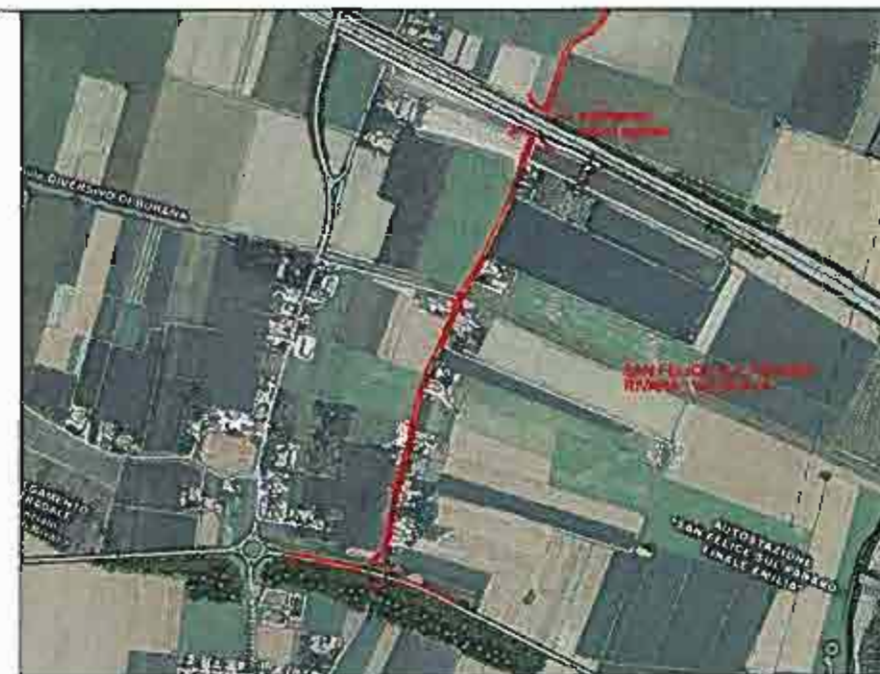
In subordine prevedere un cavalcavia sull'attuale sedime o una soluzione strettamente contigua alla attuale via Imperiale, declassando l'attuale strada a controstrada

VIA SCALA: SOLUZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE

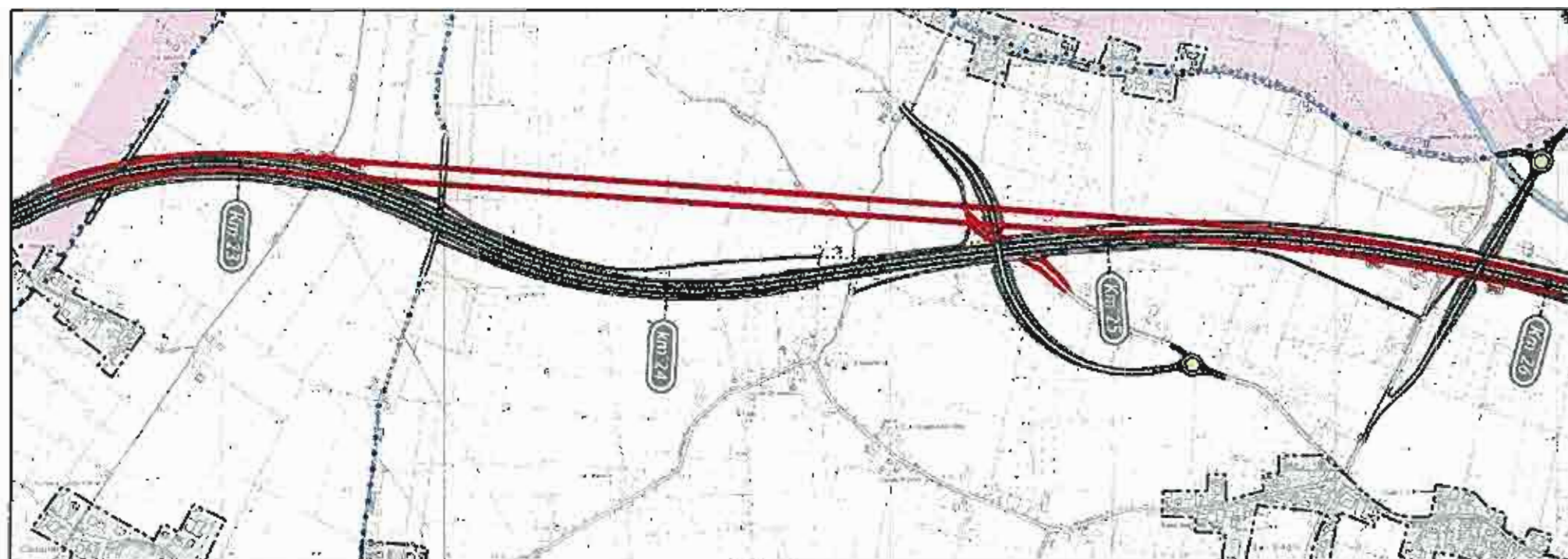
Controstrada dalla rotatoria di via Grande.

PROPOSTA

Rotatoria alla intersezione con la Tangenziale di Rivara; sottopassa mezzi agricoli e ciclopedonale alla intersezione con l'autostrada, eliminazione della controstrada.

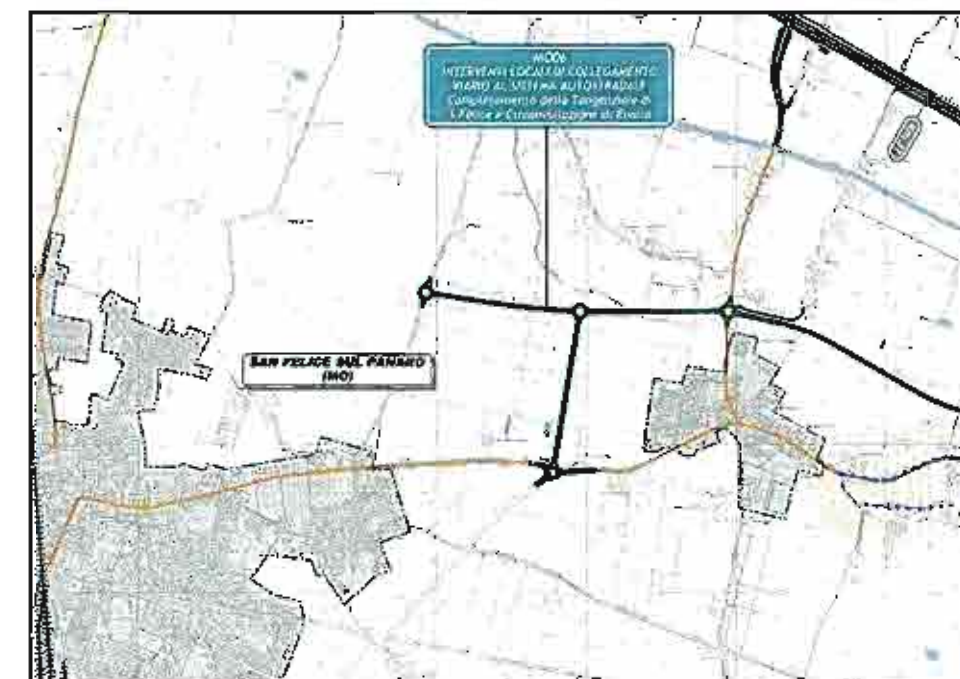


via Scala - Tangenziale di Rivara



Poiché non sono derivabili dalla lettura delle relazioni di progetto le motivazioni che hanno indotto a prevedere, nel territorio di San Felice, una ampia curva verso sud, si chiede di valutare l'opportunità di eliminare tale curva che, oltre ad allungare il tracciato, non è congruente con la giacitura dei segni territoriali.

Rettifica del tracciato al confine con Medolla



Completamento della Tangenziale di San Felice s/Panaro e circonvallazione di Rivara

Richiesta di prolungamento verso ovest, oltre via La Venezia, fino al punto in cui la tangenziale è completata, al fine di garantire la connessione fino alla viabilità esistente (Via Tassi). L'intervento (MO06), che fa parte degli "Interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale", non è infatti indicato correttamente negli elaborati del Progetto preliminare. La tangenziale di San Felice costituisce una delle vie di accesso al casello di San Felice / Finale Emilia: il mancato completamento la renderebbe totalmente non utilizzabile e scaricherebbe i flussi sulla viabilità ordinaria, generando un non sostenibile attraversamento dell'abitato di Rivara.

Parere ARPA sulla viabilità di collegamento al casello

Si segnala infine che ARPA, nell'espressione del proprio Parere di competenza sul POC di San Felice, ha chiesto uno studio puntuale sulla qualità dell'aria relativamente al traffico prodotto dal completamento della viabilità tangenziale di collegamento con il casello autostradale. Si chiede che tale studio sia sviluppato nell'ambito dello studio di VIA a cura del Concessionario.

TEMI RELATIVI ALLE RELAZIONI TRA PROGETTO E TERRITORIO

B13. In tutto il territorio interessato: rendere compatibile il tracciato autostradale con la trama del paesaggio agrario

Compatibilmente con le problematiche di attraversamento di un territorio urbanizzato, ricco di vie d'acqua e di viabilità di carattere locale, provinciale e regionale, si chiede di effettuare in sede di progetto definitivo modeste rettifiche del tracciato tendenti ad renderlo il più possibile coerente con i "segni" territoriali.



B14. In tutto il territorio Interessato: progetto di riequilibrio del paesaggio, finalizzato alla riqualificazione ambientale e naturalistica; soluzione delle interferenze di maggior criticità (ad esempio, in comune di Novi l'area delle siepi Risega, ...), tutela delle capacità produttive del territorio agricolo

Gli interventi di "mitigazione" e "compensazione" devono essere indirizzati in primo luogo alla creazione di un nuovo paesaggio, coerente con i caratteri di quello attuale, che tenga però conto della presenza della nuova infrastruttura, integrandola nel territorio. Si ritiene pertanto che siano da evitare gli "abachi di soluzioni-tipo" in quanto, nella loro tipicità rischiano invece di non essere quelli corretti per nessun luogo.



B15. In tutto il territorio Interessato: conservazione e ripristino, laddove necessario, delle aree a valenza naturalistica, costituzione di una rete ecologica

Interventi sui rilevati autostradali che consentano la creazione di nuove "strade" per la fauna, in modo da non alterare gli equilibri naturalistici dell'area.



B16. Valutazione della effettiva validità e della sostenibilità ambientale (in rapporto al traffico) delle piste ciclabili previste in affiancamento all'autostrada. In particolare, in comune di San Felice s/Panaro: eliminazione della pista ciclabile in affiancamento all'autostrada, lato nord, in quanto non significativa per il territorio di San Felice e non opportuna come collocazione

Necessità di un accurato studio sulla qualità acustica e dell'aria in prossimità al tracciato autostradale – laddove sono collocate le piste di cantiere – per valutarne la possibilità di utilizzo come percorsi ciclabili. Confronto con la rete ciclabile esistente e di progetto nei comuni per valutare le effettive possibilità di utilizzo delle nuove piste e la loro integrabilità nelle reti comunali e in quella provinciale.

Indipendentemente dalle analisi suddette, il Comune di San Felice s/Panaro chiede di eliminare la previsione di trasformazione in pista ciclabile delle piste di cantiere a nord dell'autostrada, sostituendola con la loro completa rinaturalizzazione. Sono fatti salvi i tratti necessari per ricostituire la continuità dei percorsi

TEMI ATTINENTI ALLE OPERE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE

- B17.** In tutto il territorio interessato: garantire il minor inquinamento acustico e atmosferico anche agli insediamenti abitativi in prossimità del tracciato autostradale (si segnalano in particolare per il tratto in comune di Medolla, approfondimento relativo all'inserimento di barriere fonoassorbenti anche laddove attualmente non previste nel pieno rispetto della zonizzazione acustica come da Piano Strutturale Comunale e con particolare riferimento agli insediamenti abitativi di Via San Antonio, Via Imperiale nord e sud, Via Camurana; In comune di Concordia s/Secchia inserimento anche in località San Giovanni nei tratti non previsti)
- B18.** Mitigazioni per l'abbattimento di rumori, polveri, impatti percettivi sull'urbanizzato esistente (nota: in particolare, la realizzazione del superamento del Secchia crea un significativo impatto percettivo sull'abitato a sud del comune di Concordia - zona Mulino di Mezzo - che non è rilevabile dalle simulazioni perché eseguite tutte su foto aeree); in tale zona è da prevedere una consistente ed adeguata mitigazione fino a ridosso dell'abitato, ed in particolare degli edifici scolastici presenti (vedi schema pag. 22)
- B19.** 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 (materiali sintetici, plexiglas ecc), e che il profilo della struttura sia curvilineo, cioè inclinato, non ortogonale al piano campagna.
Si rileva che nelle carte di identificazione dei ricettori acustici la tipologia e/o l'uso degli edifici presenti all'interno delle fasce di attenzione sono errati.
- B20.** Interventi passivi per la mitigazione dell'impatto acustico: possibilità di estenderli, anche attraverso specifici contributi economici, a tutti gli edifici compresi nella fascia di 500 m., laddove non risulti sufficiente il decadimento del suono per la distanza e non siano previste barriere (proposta avanzata dal Comune di San Possidonio, ma estendibile a tutti i comuni), nel rispetto delle classi acustiche attribuite nei Piani di classificazione acustica comunali.
- B21.** In tutto il territorio interessato: integrare le barriere artificiali con interventi di mitigazione naturale (riforestazione) tali da mitigare l'impatto percettivo delle barriere stesse e il relativo effetto di confinamento
- B22.** Interventi di schermatura / Inserimento paesaggistico dell'autostrada da prevedere anche in comune di Medolla (non previsti nel progetto preliminare) privilegiando le linee del territorio esistenti
- B23.** Processo di cantierizzazione in tutti i comuni: minimizzazione degli impatti sulla struttura del territorio, 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, privilegiando l'autocostruzione
- B24.** In tutto il territorio interessato: 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 renderne 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
- B25.** Previsione degli interventi di riforestazione lungo tutto il tracciato, anche attraverso contributi a quegli agricoltori che intendano piantumare le aree residuali create dal passaggio dell'autostrada (proposta avanzata dal comune di San Possidonio)
- B26.** In Comune di Concordia, tratto di attraversamento del Secchia: ridurre al minimo la presenza di terrapieni (da sostituire con piloni) in modo da contenere l'impatto e il confinamento
- B27.** Individuazione di opere di mitigazione ambientali ed acustiche (da valutare analiticamente e mettere a punto in sede di VIA) ed in conformità alle previsioni dei Piani energetici comunali (laddove presenti) e nel rispetto del P.C.C.A. - Piani comunali della classificazione acustica già approvati (laddove presenti), anche con riferimento agli obiettivi di realizzazione di dotazioni ambientali riportati nei PEC, finalizzate all'assorbimento di CO2.
- B28.** In comune di San Felice s/Panaro: è da approfondire il quadro delle aziende agricole interferite, in quanto quello presentato nel Progetto preliminare è apparentemente mancante delle aziende di dimensione inferiore a 4 ha. Il tema ha validità per tutti i comuni.
- B29.** In tutto il territorio interessato: 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 pedociclabili.
- B30.** In tutto il territorio interessato: considerare eventuali minori costi conseguenti alla modifica del tracciato, da riversare sulle opere di compensazione ambientale

B31. In tutto il territorio interessato: 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

B33. In tutto il territorio interessato: previsione di compensazioni ambientali costituite da opere pubbliche finalizzate al risparmio energetico (impianti fotovoltaici sulle barriere acustiche come possibile costituzione di centrali di produzione di energia elettrica da utilizzare in regime di scambio sul posto a favore di edifici ed attività pubbliche).

B32. Creazione di una zona di rinaturalizzazione a sud del territorio comunale di San Possidonio (territorio che termina a Ponte di Pioppa, alla fine di via Matteotti), tenuto conto che la perdita di biodiversità sarà di rilevante importanza in quanto l'autostrada occuperà buona parte della ZRC (Zona di ripopolamento e cattura) La Corte, che sarà tagliata in tre parti annullando la sua funzione. La compensazione consiste in questo caso nella creazione di condizioni di biodiversità in un'area lontana dall'autostrada, che per caratteristiche del territorio (scarso insediamento, vicinanza dell'emergenza naturale, idrogeologica e paesaggistica del fiume Secchia) si presta ad assumere tale ruolo.

B34. Necessità di una attenta valutazione dei temi "espropri" e "compensazioni".



**TEMATICHE ATTINENTI ALLE OPERE DI INTEGRAZIONE
INFRASTRUTTURALE CON LA RETE STRADALE ESISTENTE
(OPERE COMPLEMENTARI E ALTRE OPERE)**

ELENCO DEI TEMI

I temi presentati in questa sezione sono organizzati secondo le priorità stabilite dall'Unione dei Comuni Modenesi Area Nord e dal Comune di Novi, secondo la seguente gradualità:

- Priorità A: opere la cui realizzazione deve essere effettuata prima della cantierizzazione dell'autostrada;
- Priorità B: opere la cui realizzazione deve essere contestuale alla fase di cantierizzazione;
- Priorità C: opere la cui realizzazione può essere effettuata subito dopo la realizzazione dell'autostrada;
- Priorità D: opere la cui realizzazione è successiva alle precedenti:
Ulteriori interventi richiesti dal territorio

In tutto il territorio interessato e funzionalmente coinvolto: 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 e da disporre, all'apertura dell'autostrada, una viabilità già adeguata ai nuovi flussi di traffico 39

OPERE IN PRIORITÀ A

- C1. In comune di Concordia s/Secchia, località Vallalta: realizzazione della tangenziale all'abitato in variante alla SP 7 bis 39
- C2. Realizzazione di una rotonda all'incrocio tra la SP 11 e la SP 5 in località Torre in comune di San Possidonio, in quanto si tratta di un incrocio che presenta già oggi problemi di sicurezza 40
- C3. In comune di Medolla: necessità di realizzazione della variante alla SP 468 in modo da sgravare il centro storico dal traffico di adduzione all'autostrada. Tale variante – già prevista nel PTCP della Provincia di Modena e nel PRIT – collega la frazione di Villafranca alla località Malcantone, dove si collega con la prevista variante sud in territorio di San Felice s/Panaro (via Perossaro). 41

OPERE IN PRIORITÀ B

- C4. Realizzazione dell'ampliamento della sede stradale della SP 8 nel tratto compreso tra i comuni di Concordia s/Secchia, San Possidonio e Mirandola e inserimento di una pista ciclabile in sede propria a lato della strada 42
- C5. In comune di Novi di Modena: realizzazione di una rotonda su SP 413 all'incrocio con corso Marconi, via A. Volta e via De Amicis, per la messa in sicurezza dell'incrocio 44
- C6. In comune di Mirandola, realizzazione del collegamento tra la variante alla SS 12 e la tangenziale sud, con eliminazione della previsione di collegamento tra la Variante alla SS12 e la via di Mezzo 45
- C7. In comune di San Felice s/Panaro: variante sud alla via Perossaro 46

OPERE IN PRIORITÀ C

- C8. Nella frazione di Rovereto s/Secchia (comune di Novi): realizzazione di una strada di circonvallazione che scarichi i traffici da e verso il nuovo casello autostradale dall'attraversamento del centro urbano. 47
- C9. In comune di Cavezzo: realizzazione della tangenziale ovest di collegamento tra la SP 468 e la SP 5. 48
- C10. In comune di Camposanto, realizzazione del secondo stralcio della tangenziale (via per San Felice – via per Finale), che completa l'opera (di cui è in fase di realizzazione il 1° stralcio), destinata a sottrarre il traffico pesante dall'attraversamento del capoluogo 49

OPERE IN PRIORITÀ D

- | | | |
|-----|--|----|
| C11 | In comune di Novi di Modena: adeguamento delle connessioni stradali con Rolo, con intervento da valutare relativo all'accesso sulla SP 413 attraverso via Bosco, condizionato alla salvaguardia del sistema paesaggistico costituito dall'ambiente fluviale della fossa Raso e dalla zona "Due Salite" | 50 |
| C12 | Nella frazione di Rovereto s/Secchia (comune di Novi): realizzazione di una rotatoria all'intersezione di via Chiesa sud con Provinciale Motta, SP 468 | 51 |
| C13 | In comune di Mirandola: collegamento della zona valli mirandolesi con la SP 8, mediante risezionamento in sede della viabilità comunale fra Ponte S. Pellegrino e la SP7 | 52 |

ULTERIORI INTERVENTI RICHIESTI DAL TERRITORIO

- | | | |
|-----|--|----|
| C14 | In comune di Mirandola, mantenimento della continuità della via Mameli all'intersezione con il nuovo tratto di asse viario est | 53 |
| C15 | In tutti i comuni, individuazione cartografica e progettazione della viabilità minore (carrabile, ciclabile e pedonale) di collegamento con le città e i territori, e delle opere accessorie quali rotatorie, innesti a raso, sottopassi, ecc. | 54 |
| C16 | In comune di Mirandola, realizzazione di una rotatoria all'intersezione dell'asse viario est con via Posta | 54 |

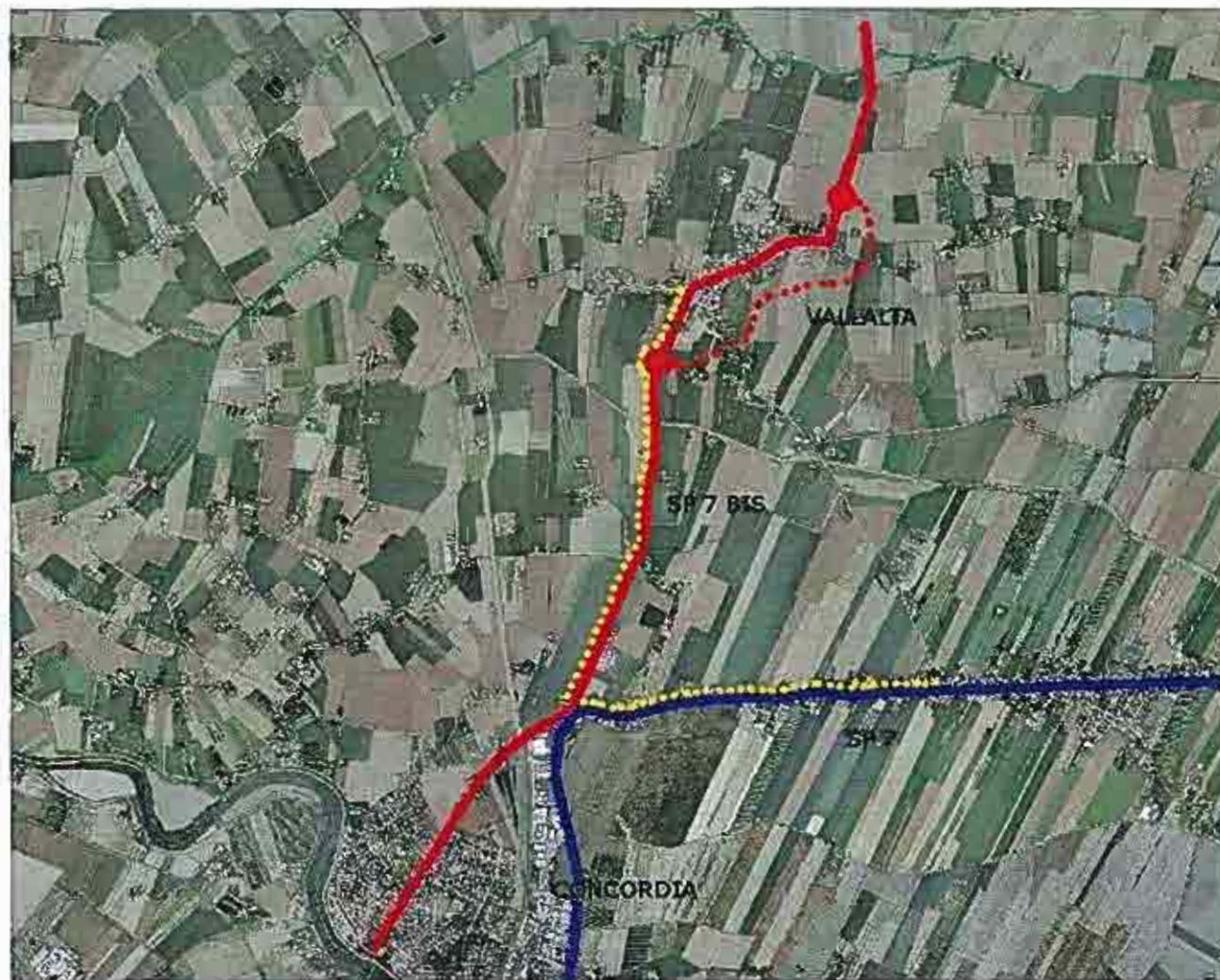
ALTRI IMPEGNI

- | | | |
|-----|---|----|
| C17 | In comune di Mirandola, realizzazione di parte del 2° lotto della variante alla SS12 tra la SP8 e la via Bosco Monastico con adeguamento della via Bosco fino alla SS12 esistente | 54 |
| C18 | In comune di Medolla, località Villafranca: rotatoria all'intersezione tra la Variante alla SS 12 e la prevista tangenziale est di Medolla | 55 |

In tutto il territorio interessato e funzionalmente coinvolto: 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 e da disporre, all'apertura dell'autostrada, una viabilità già adeguata ai nuovi flussi di traffico

C.1. In comune di Concordia s/Secchia, località Vallalta: realizzazione della tangenziale all'abitato in variante alla SP 7 bis

PRIORITÀ A

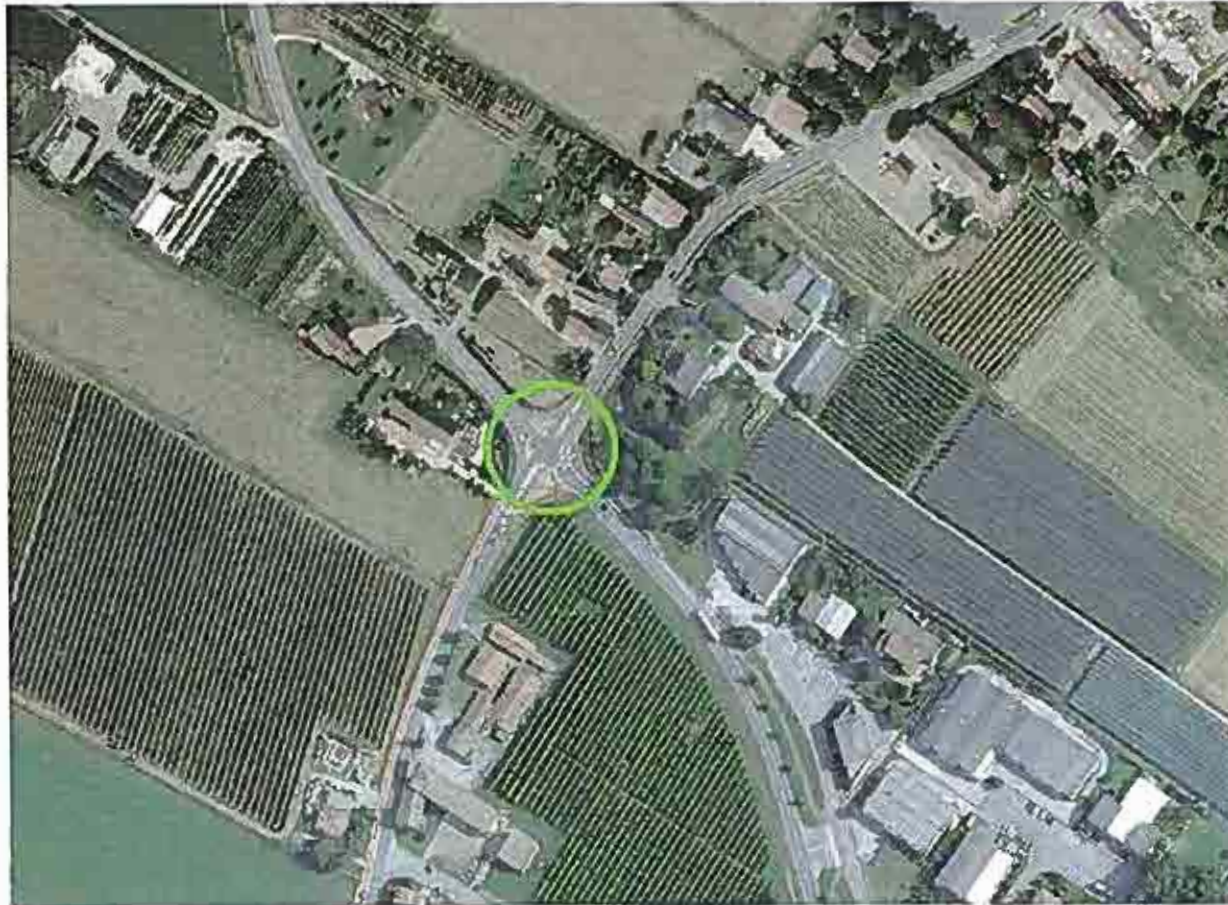


TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

La realizzazione della Cispadana indurrà un traffico significativo di accesso al casello dall'area nord della Provincia di Modena e dalle zone lombarde confinanti. A tutela dell'abitato di Vallalta si rende pertanto necessaria la realizzazione della prevista variante alla SP7bis.

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

Opera complementare a carico della Regione Emilia-Romagna



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

L'incrocio presenta già oggi problemi di sicurezza e sarà caricato di un significativo incremento di traffico

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE

L'incrocio è già oggi conformato in modo da poter essere trasformato in rotatoria. Ad una prima valutazione speditiva sembra non si modifichi significativamente il clima acustico degli edifici attorno all'incrocio, anche se è comunque necessaria una valutazione più approfondita, sulla base dei dati relativi ai flussi di traffico attuali e futuri.

**TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE**

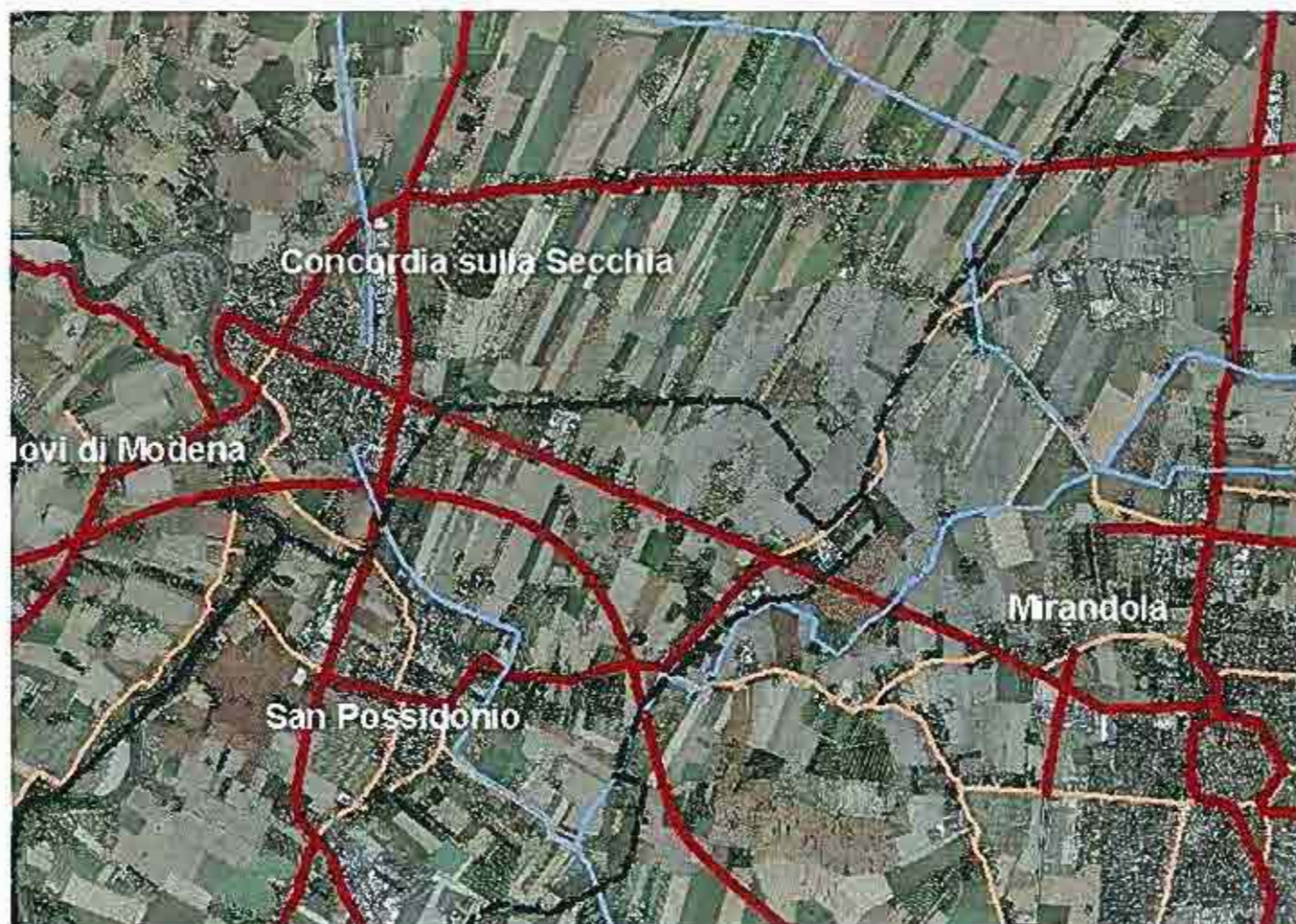
La variante alla SP 468 si rende necessaria per sgravare il centro storico dal traffico di adduzione all'autostrada.

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

Tale variante – già prevista nel PTCP della Provincia di Modena e nel PRIT – collega la frazione di Villafranca alla località Malcantone, dove riprende l'attuale sedime e si collega con la prevista variante sud in territorio di San Felice s/Panaro (via Perossaro). In questo modo si realizza una viabilità alternativa che collega i due caselli previsti senza incidere sui centri abitati.

Deve inoltre essere realizzato l'adeguamento del tratto della provinciale che rimane nella sede attuale.

C.4 Realizzazione dell'ampliamento della sede stradale della SP 8 nel tratto compreso tra i comuni di Concordia s/Secchia e Mirandola e inserimento di una pista ciclabile in sede propria a lato della strada **PRIORITÀ B**



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Il tratto della SP 8 tra Mirandola e Concordia è destinato a svolgere il ruolo di asse di adduzione al nuovo casello autostradale, e pertanto a supportare flussi di traffico significativi con quote rilevanti di traffico pesante. E' indispensabile un adeguamento della sede stradale, così come risulta importante realizzare un percorso ciclabile protetto lungo l'intero tratto da Concordia a Mirandola.

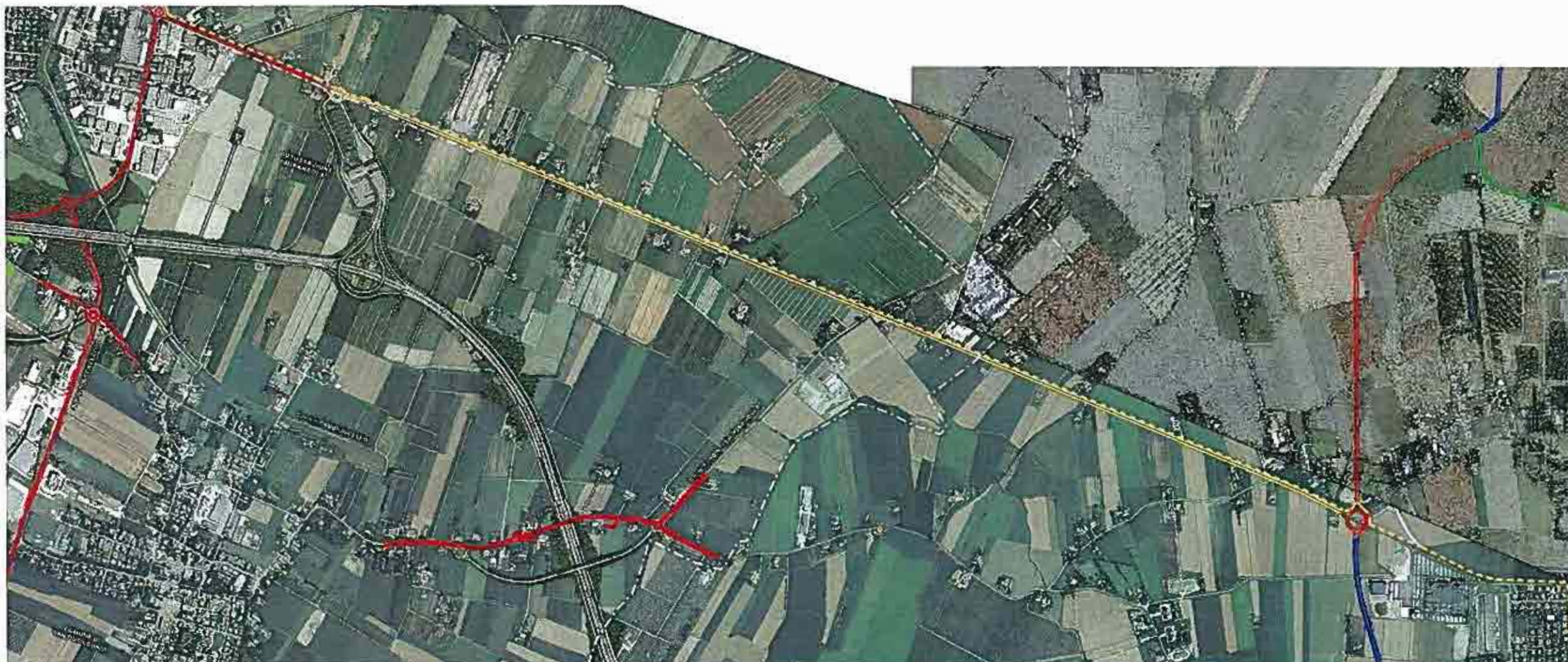
INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

Per la valutazione delle caratteristiche tecniche dell'ampliamento / adeguamento è necessario conoscere i flussi di traffico previsti in sede di progetto. Per quanto riguarda l'eventuale allargamento della strada occorre un esame puntuale per evidenziare le eventuali situazioni di interferenza con edifici presenti. È inoltre necessaria la valutazione da parte della Provincia sulla capacità del fondo stradale di sopportare l'aumento di traffico. Un ampliamento della sede stradale di 0,50 – 1,00 m sembra comunque possibile lungo tutto il tracciato

Per quanto concerne la realizzazione della pista ciclopedonale a fianco della Statale – e in particolare la distanza alla quale collocarla - va valutata attentamente per l'interferenza degli effetti ambientali del traffico automobilistico.

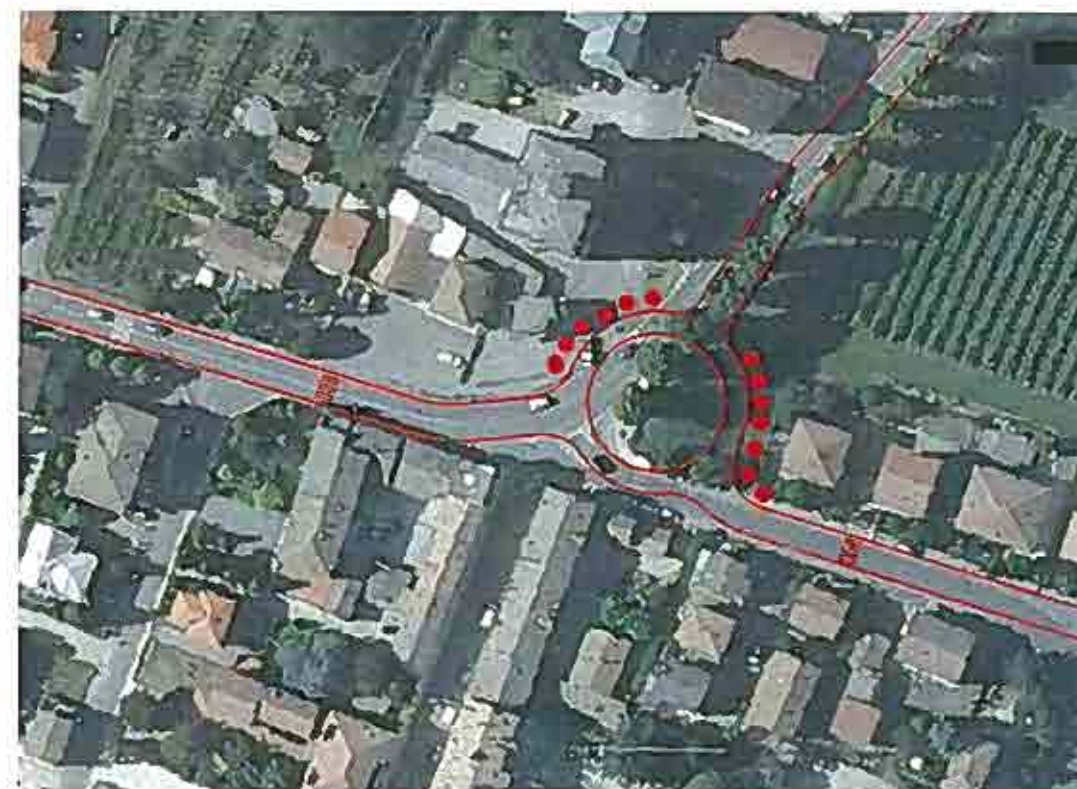
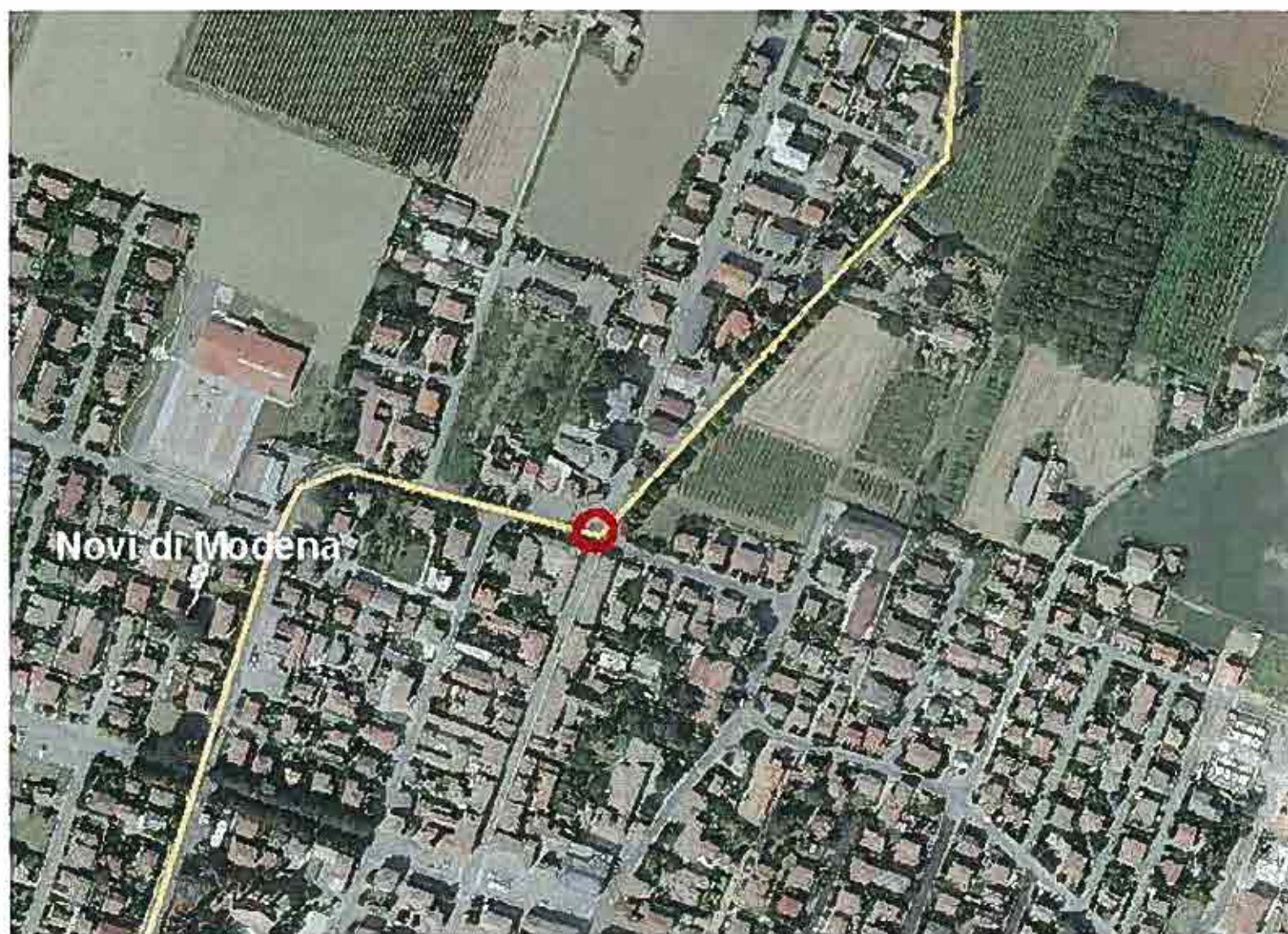
CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

La pista ciclopedonale deve essere comunque separata dalla Statale da una fascia verde, con essenze di diversa taglia, a rapido accrescimento e con un mix di tipi a foglia perenne e a foglia caduca.



L'alternativa a sud della SP8 (figura in basso) presenta una criticità nell'attraversamento del collegamento con la provinciale del casello. Ad un primo esame sembra preferibile la soluzione a nord (in alto)





TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Intersezione pericolosa, da mettere in sicurezza

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

Gli spazi sono sufficienti per la realizzazione della rotatoria (diametro esterno 15-20 m); tuttavia si porta il flusso di traffico della provinciale (nord – sud) molto vicino alle abitazioni poste ad est dell'incrocio (circa 10 m), con conseguente necessità di prevedere barriere fonoassorbenti.

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Ad una prima valutazione speditivi la situazione acustica delle altre abitazioni attorno all'incrocio non

sembra subire invece modifiche sostanziali (da verificare lato nord-est). Necessità di analisi più approfondite sulla base dei flussi di traffico attuali e future (analisi origine / destinazione degli utenti dell'autostrada).

C.6 In comune di Mirandola, realizzazione del collegamento tra la variante alla SS 12 e la tangenziale sud, con eliminazione della previsione di collegamento tra la Variante alla SS12 e la via di Mezzo
PRIORITÀ B

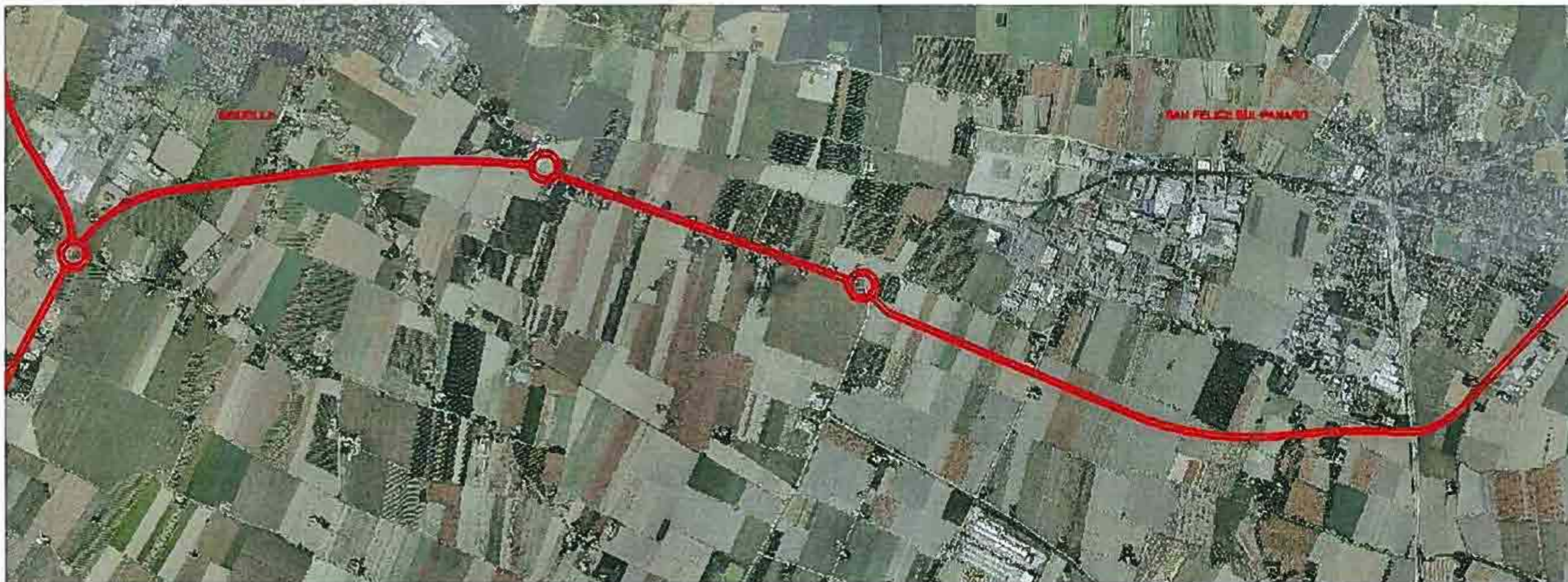


TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Intervento previsto, legato al completamento della variante della SS 12.

CONDIZIONI, PARAMETRI, REQUISITI E LIVELLI DI PRESTAZIONE RICHIESTI

Il collegamento con la via di Mezzo è inserito nella realizzazione della Variante alla SS12, mentre appare necessaria la rotonda all'incrocio della stessa Variante con la tangenziale sud, allo scopo di rendere più scorrevole il traffico, che sarà gravato anche di quello di accesso al vicino casello

**TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE**

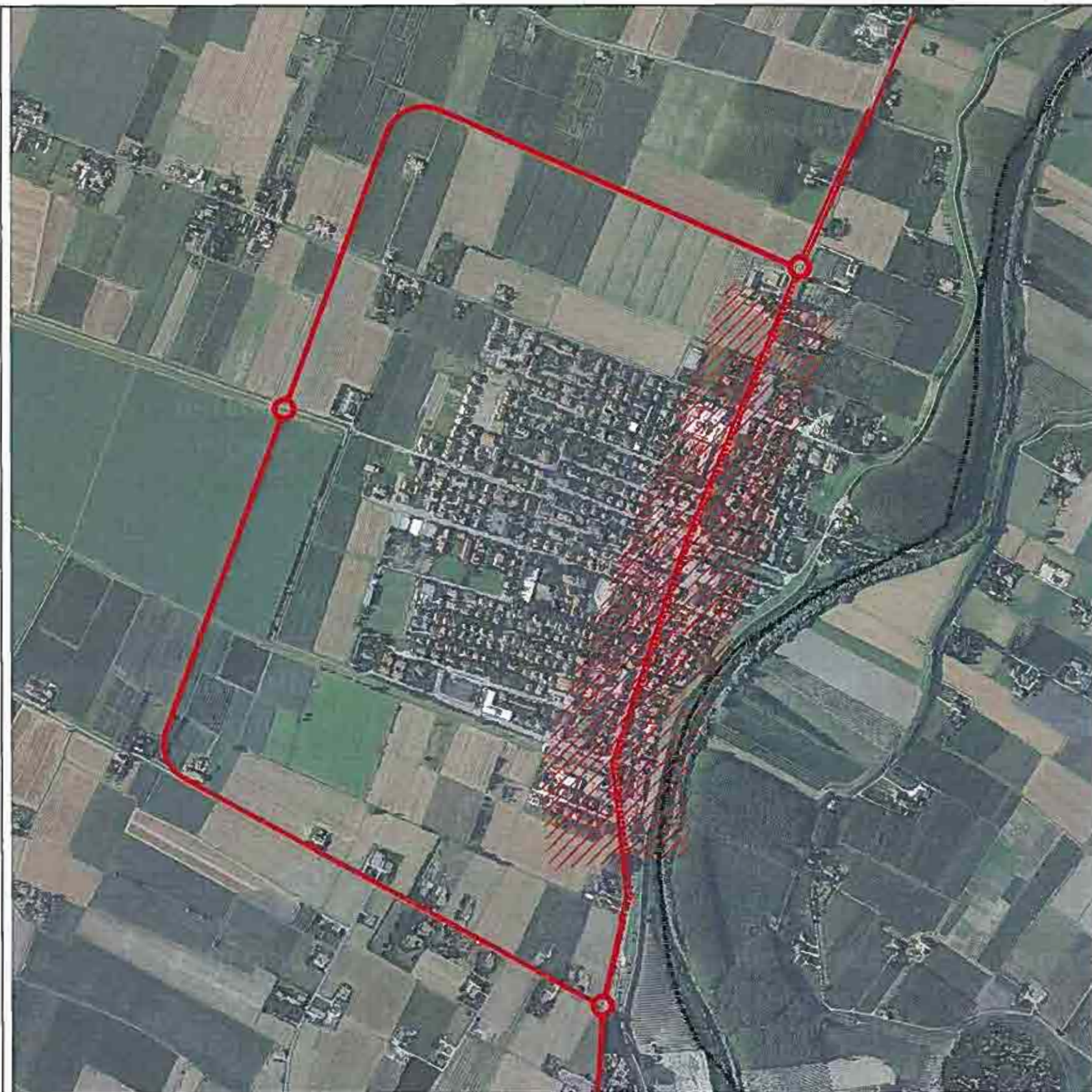
La variante garantisce il collegamento al casello autostradale di Medolla, in particolare del polo produttivo di San Felice s/Panaro (ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale n.1 del PTCP).

NOTE

La variante, nonostante corrisponda perfettamente alle motivazioni che hanno portato alla definizione degli "interventi locali" indicati nell'elaborato PP.02.02.01b (Quadro di riferimento progettuale – Rela-

zione) al par. B.1.2.2, non è stata inclusa tra gli interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale nella tavola PP.01.05 "Corografia generale" e negli altri elaborati del Progetto preliminare. Tale variante era già stata peraltro indicata tra gli impegni assunti nella Delibera regionale n.402 del 27.03.2008, alla voce "rettifica del tracciato sud della SP 468 in corrispondenza dell'abitato di san Felice sul Panaro fra via Ponte bianco (da intendersi via Canina) e la SP 568".

C.8 Nella frazione di Rovereto s/Secchia (comune di Novi): realizzazione di una strada di circonvallazione che scarichi i traffici da e verso il nuovo casello autostradale dall'attraversamento del centro urbano. **PRIORITÀ C**



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Il tracciato della SP11 Carpi – Rovereto – San Possidonio – Concordia di viene nello scenario di realizzazione dell'autostrada uno dei percorsi di accesso da sud al casello di Concordia - San Possidonio – Mirandola.

E' ipotizzabile un incremento dei traffici di attraversamento della località, che comporta l'esigenza di un by-pass stradale, che scarichi i traffici da e verso il nuovo casello autostradale dall'attraversamento del centro urbano

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI DA DEFINIRE

Sulla base del calcolo dei flussi di traffico esistenti e attesi sarà possibile definire le caratteristiche della strada e valutare l'efficacia dell'opera.



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Circonvallazione sud-ovest, in variante alla SP5, e variante alla SP468

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

Primo lotto della circonvallazione sud-ovest realizzato.

Il secondo lotto della circonvallazione sud-ovest consiste nel potenziamento della via Zapellazzi fino alla SP5

La variante generale alla SP468 prevede di collegare la SP468 alla SS12 a nord di Cavezzo, evitando il transito dal centro. E' possibile realizzare un tracciato in continuità con la variante di Medolla.

C.10. In comune di Camposanto, realizzazione del secondo stralcio della tangenziale, in variante alla SP 2 (via per San Felice – via per Finale), che completa l'opera (di cui è in fase di realizzazione il 1° stralcio), destinata a sottrarre il traffico pesante dall'attraversamento del capoluogo. **PRIORITÀ C**



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

L'opera è finalizzata a sottrarre il traffico pesante dall'attraversamento del capoluogo. L'opera realizza un percorso esterno di distribuzione tra le direttrici della SP 568, della SP5 e della SP2.

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

Il secondo stralcio (est) completa l'opera (di cui è in fase di realizzazione il 1° stralcio).

C. 11 In comune di Novi di Modena: adeguamento delle connessioni stradali con Rolo, con intervento da valutare relativo all'accesso sulla SP 413 attraverso via Bosco, condizionato alla salvaguardia del sistema paesaggistico costituito dall'ambiente fluviale della fossa Raso e dalla zona "Due Salite" **PRIORITÀ D**



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

La necessità dell'adeguamento delle connessioni stradali con Rolo (in particolare accesso sulla SP 413 attraverso via Bosco) è valutabile sulla base delle ipotesi su flussi di traffico da e per l'autostrada assunte in sede di progettazione. È necessario conoscere gli esiti del modello di simulazione del traffico, al fine di valutare il carico di veicoli che potrà interessare la viabilità in oggetto, anche per valutare il possibile ruolo di collettore di traffico che confluisce attualmente nelle aree urbane.

La via Bosco è limitrofa ai due ambiti SIC-ZPS "Valle di Gruppo" Valle delle Bruciate e Tresinaro" ed è all'interno della "Zona di tutela ordinaria" (art.9, comma 2, lettera b, PTCP).

I SIC costituiscono "Nodi ecologici complessi" e il Rio Rolo un "Corridoio ecologico secondario" (art.28, PTCP)

INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

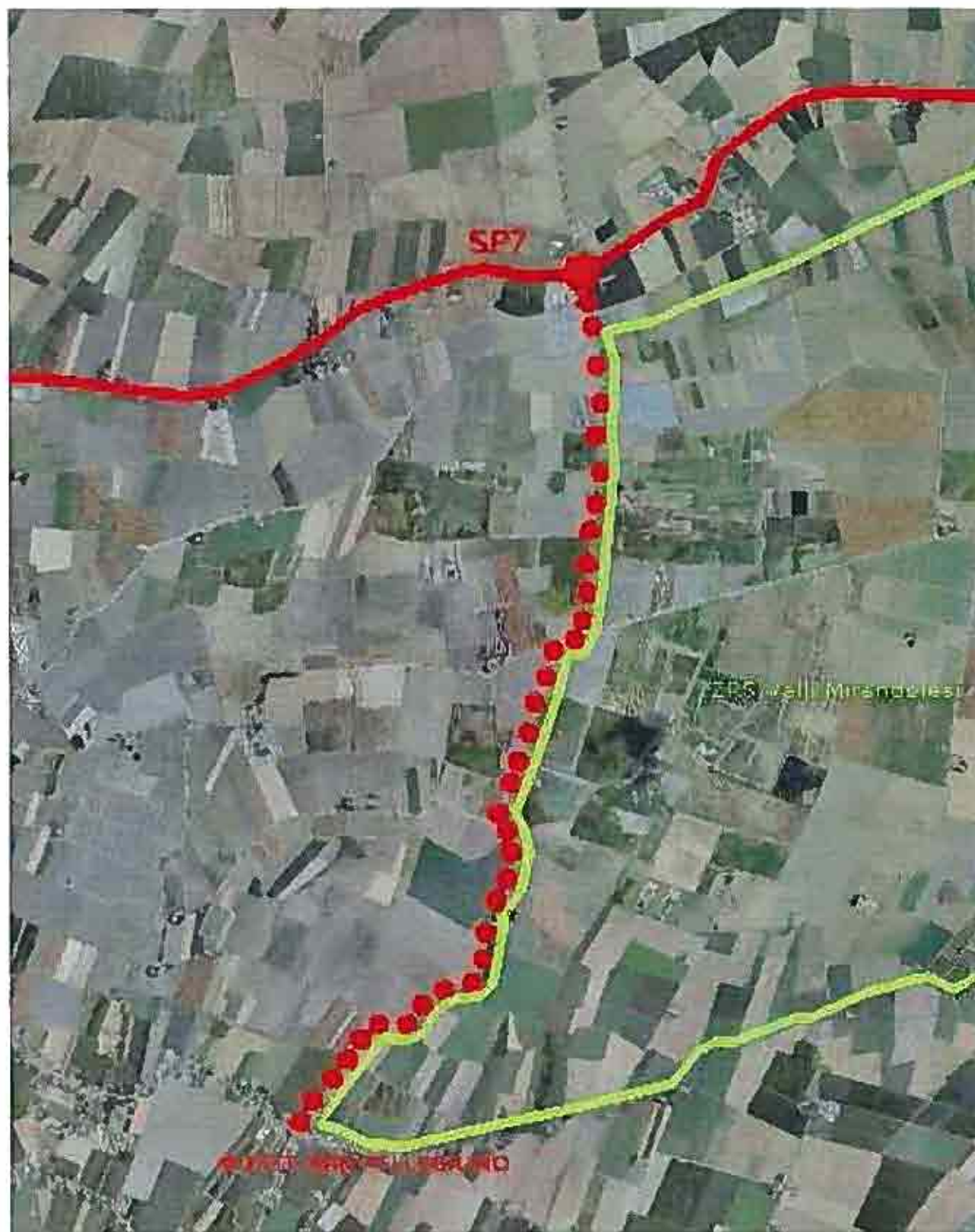
L'intervento è da valutare in relazione all'accesso sulla SP 413 attraverso via Bosco, con riferimento all'esigenza di salvaguardia del sistema paesaggistico costituito dall'ambiente fluviale della fossa Raso e dalla zona "Due Salite" (storico sistema di svincolo che collega viabilità a quote diverse).



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Attualmente è presente una intersezione a raso. L'area dell'intersezione è sufficiente per una rotatoria di diametro 30 m circa. Da valutare la situazione acustica per gli edifici attorno alla rotatoria, edifici che peraltro sono già impattati dal traffico sulla viabilità esistente.

C13. Comune di Mirandola: collegamento della zona delle valli mirandolesi con la SP 8, mediante risezionamento in sede della viabilità comunale fra Ponte S. Pellegrino e la SP7 PRIORITY D



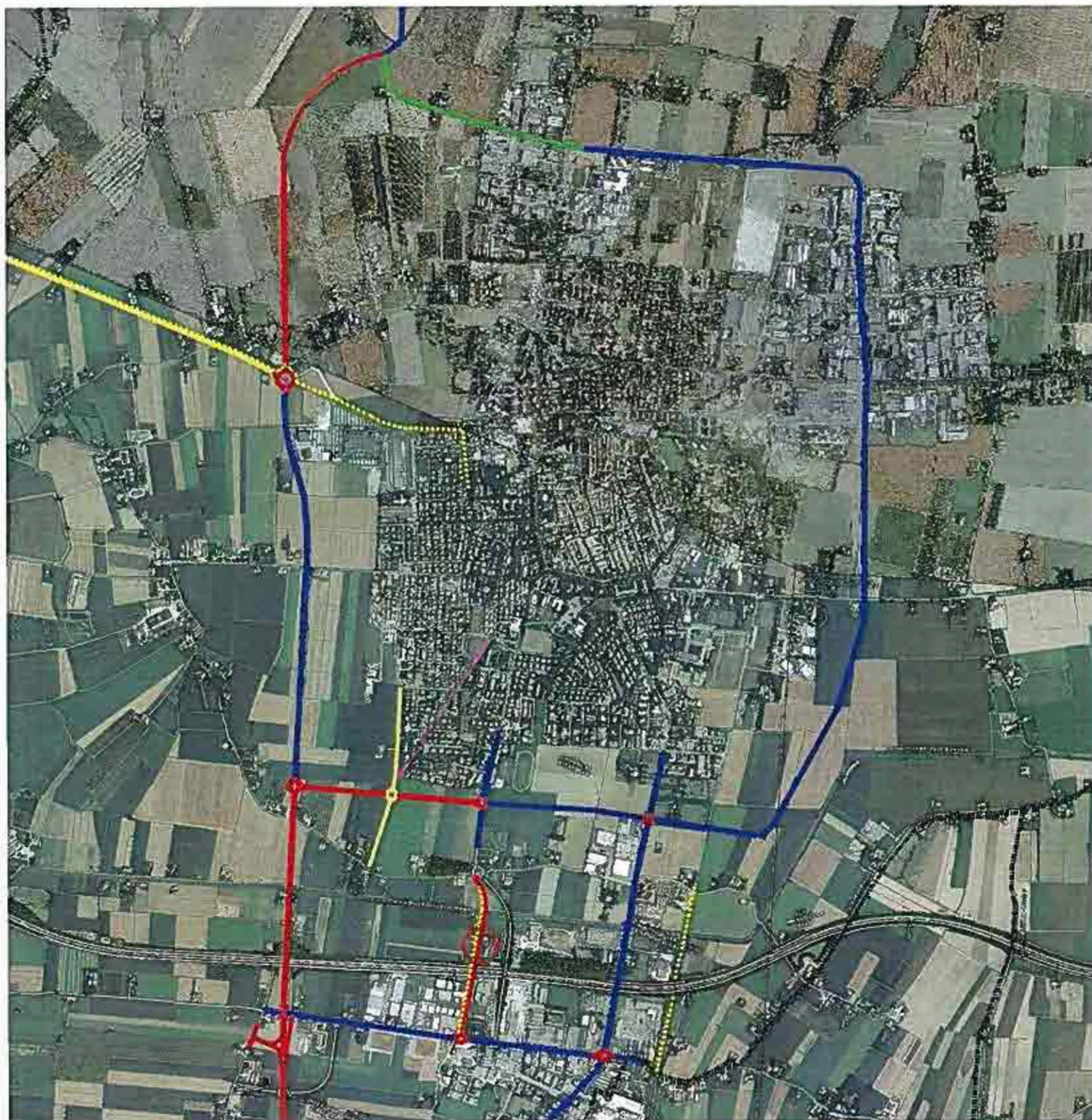
INDICAZIONI / LINEE-GUIDA PER LE POSSIBILI SOLUZIONI

L'entità dei lavori da eseguire per l'adeguamento e la messa in sicurezza in sede della via Guidalina è funzione dei flussi di traffico attesi, in particolare per quanto riguarda gli accessi all'autostrada extra-regione. In particolare:

- adeguamento della portata del fondo stradale
- generale ripavimentazione per eliminare tratti oggi non pavimentati



C.14. In comune di Mirandola, mantenimento della continuità della via Mameli all'intersezione con il nuovo tratto di asse viario est



VIABILITÀ ESISTENTE (in blu)

NUOVA VIABILITÀ E INTERSEZIONI ROTATORIE (in rosso)

MANTENIMENTO ATTUALE CONTINUITÀ VIABILISTICA (in giallo scuro)

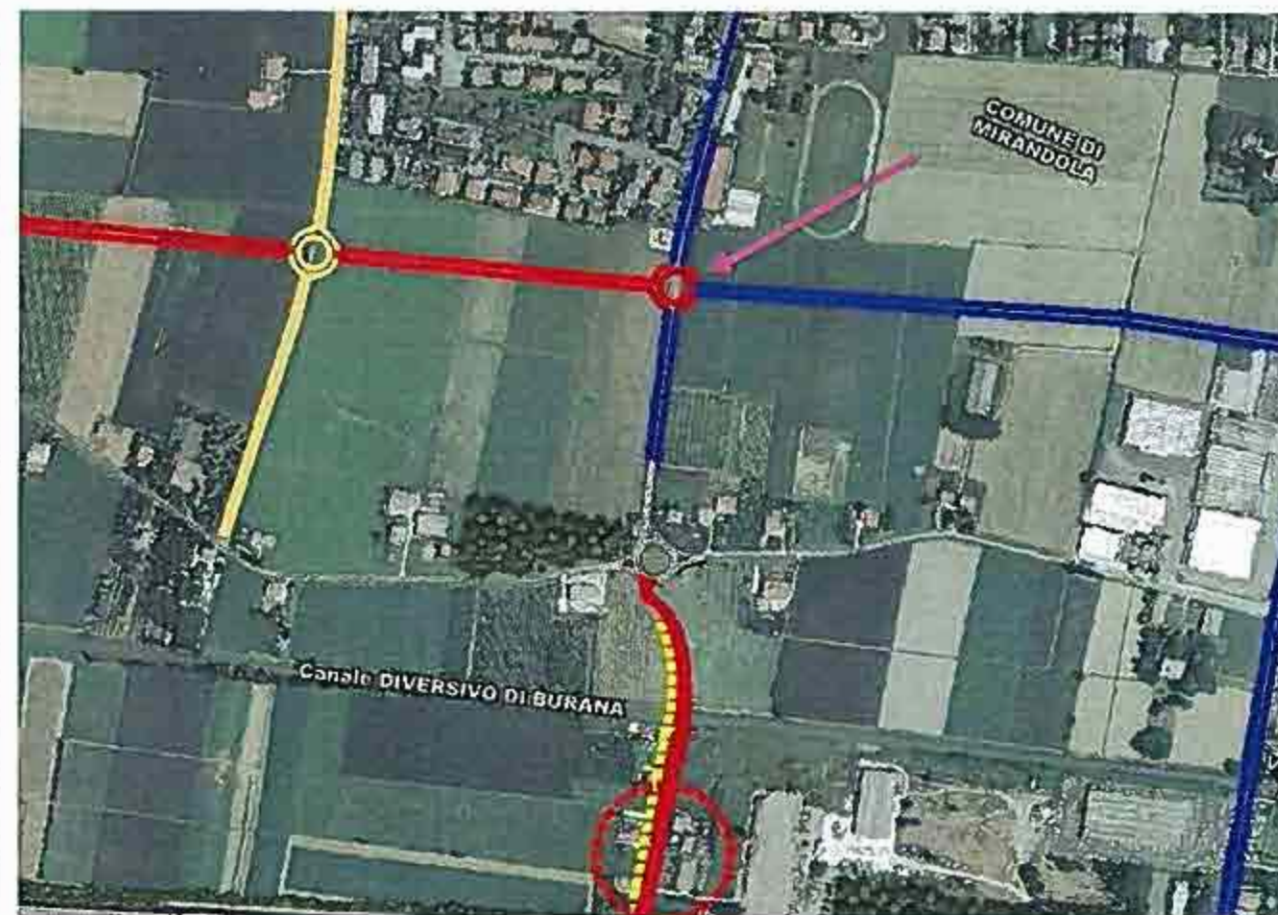
PISTE CICLABILI (in giallo chiaro)

C.15 In tutti i comuni, individuazione cartografica e progettazione della viabilità minore (carrabile, ciclabile e pedonale) di collegamento con le città e i territori, e delle opere accessorie quali ro-tatorie, innesti a raso, sottopassi, ecc.

TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

Opere e interventi da individuare con le Amministrazioni comunali, anche per la definizione delle fonti di finanziamento

C.16. In comune di Mirandola, realizzazione di una rotatoria all'intersezione dell'asse viario est con via Posta



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

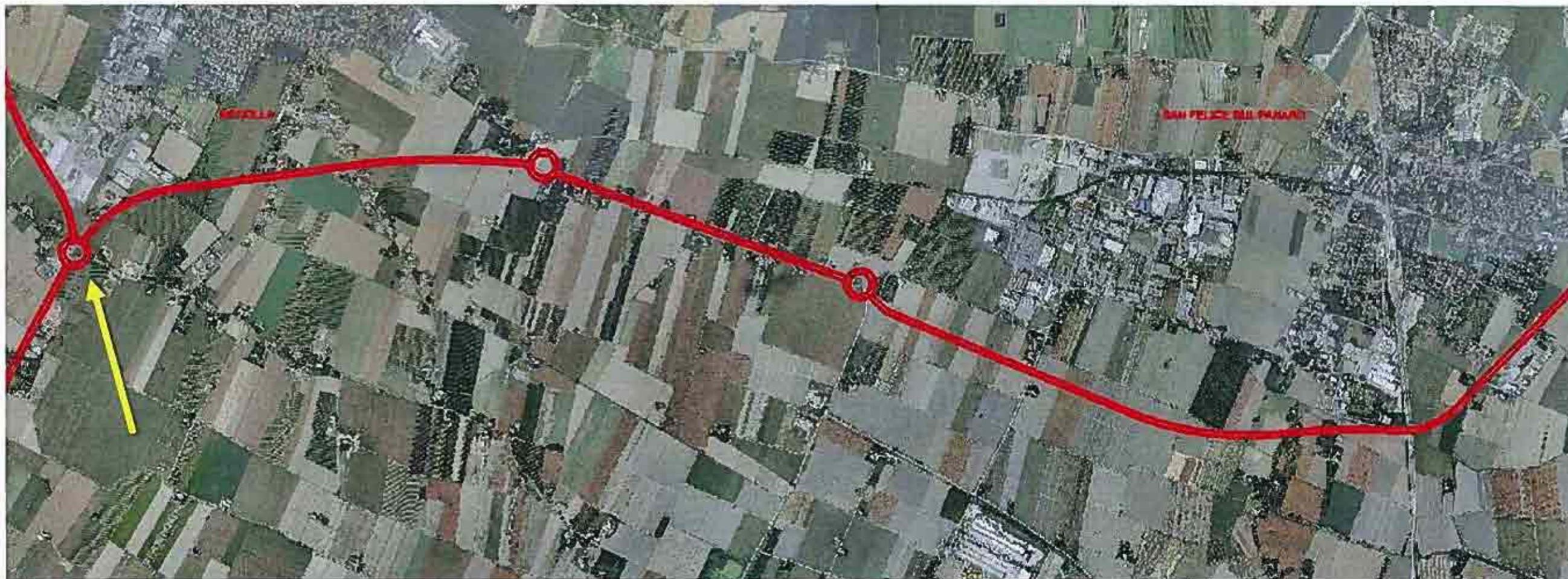
L'opera si rende necessaria per garantire la funzionalità dell'incrocio tra la principale viabilità di accesso a San Giacomo Roncole (via Posta) e il sistema tangenziale di Mirandola

C.17 In comune di Mirandola, realizzazione di parte del 2° lotto della variante alla SS12 tra la SP8 e la via Bosco Monastico con adeguamento della via Bosco fino alla SS12 esistente

Si segnala che, in mancanza della realizzazione del secondo lotto della Variante alla SS12 (opera di competenza ANAS) si renderebbero necessarie opere di risanamento acustico e viabilistico nel centro abitato, che verrebbe coinvolto da significativi volumi di traffico, anche di mezzi pesanti.

Il tratto stradale in oggetto deve essere completato all'entrata in esercizio dell'autostrada.

Si veda la figura di pag. 53.



TEMA / PROBLEMATICHE SPECIFICHE

La rotatoria è necessaria per garantire l'efficienza e la sicurezza dell'incrocio e per collegare la variante alla SS12 (tangenziale di Mirandola) con la Variante alla SP 468

ADEGUAMENTI E/O CORREZIONI AI TESTI E ALLE CARTOGRAFIE

D1. In generale, adozione come cartografia di base del DBT Regionale di recente rilascio (eventualmente da aggiornare per gli interventi più recenti, in particolare per la infrastrutture) e delle ortofoto AGEA 2008

D2. Il fascicolo 02.02.02a.08 (dicembre 2010) riporta il PRG di San Felice e non il PSC approvato nell'aprile 2009, che costituisce il riferimento per la pianificazione comunale

D3. Il fascicolo 02.02.01a (dicembre 2010) riporta, come PTCP della Provincia di Modena, il piano previgente e non quello attualmente vigente, approvato nell'aprile 2009

D4. In comune di Mirandola, corretto recepimento in cartografia di quanto previsto nel progetto della variante alla SS 12 in corso di realizzazione (con particolare riferimento agli accessi su via di Mezzo e via Bosco)

D5. Nelle tavole "Carte dei ricettori" gli edifici non sono classificati correttamente, risultando come "edifici non abitativi in ricettori a destinazione residenziale" o "disabitati" o "inagibili", mentre si tratta di ricettori a destinazione residenziale abitati