



PROVINCIA DI FERRARA

Settore Tecnico, Infrastrutture, Edilizia, Protezione Civile, Appalti e Gare e Patrimonio

Ufficio Staff U.T., Idrovia

Ferrara, 17 maggio 2011

PG 40304/11

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2011. 0123314

del 18/05/2011

Mitt.: PROVINCIA DI FERRARA SETTORE TECNICO, INFRASTRUT



Spett.le

Regione Emilia Romagna

Servizio Viabilità, navigazione interna e portualità commerciale

V.le Aldo Moro, 30

40127 BOLOGNA

c.a. Responsabile (*Ad Interim*)

Ing. Paolo Ferrecchi

Oggetto: Conferenza dei Servizi preliminari sul progetto preliminare relativo all'Autostrada Regionale Cispadana ex art. 14 bis della Legge 241/90

In allegato alla presente si trasmette copia conforme all'originale della delibera di G.P. n. 143 del 10/05/2011 riportante: "Approvazione parere da rendere nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare sul progetto preliminare relativo all'Autostrada regionale Cispadana, ex art. 14 bis della Legge 241/90" completo dell'allegato cartografico.

Cordiali saluti



Il Dirigente del Settore Tecnico
Ing. Mauro Monti

<Corso Isonzo 26> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e il Suo Delta del Po



REG. N. 3180 A
SARRENSO
NOMI 7000
REG. N. 3180-B
LIV. E N. 150
14801 7004
SINCERT



Ferrara
terra e acqua



PROVINCIA DI FERRARA

Giunta Provinciale – Seduta del 10/5/2011 Ore 10,00

Deliberazione n. 143

Prot. Gen. 37340

OGGETTO:

Approvazione parere da rendere nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare sul progetto preliminare relativo all'Autostrada Regionale Cispadana, ex art. 14 bis della legge 241/90.

In data sopraindicata, nella Residenza Provinciale, Castello Estense, si è riunita la Giunta Provinciale. Componenti assegnati n. 9, in carica n.9:

Marcella	ZAPPATERRA	Presidente
Massimiliano	FIORILLO	Vice Presidente
Davide	NARDINI	Assessore
Tonino	ZANNI	“
Patrizia	BIANCHINI	“
Giorgio	BELLINI	“
Davide	BELLOTTI	“
Carlotta	GAIANI	“
Caterina	FERRI	“

dei quali sono presenti alla trattazione di questo atto n. 7 e sono assenti: Fiorillo e Gaiani

Partecipa alla seduta il Segretario Generale Dott. Mario CAPALDI

<p>In pubblicazione all'Albo Telematico dal _____ e per 15 giorni consecutivi.</p> <p style="text-align: center;">L'INCARICATO</p> <p>_____</p>	<p>La presente deliberazione è divenuta esecutiva in seguito a pubblicazione per 10 giorni consecutivi all'Albo Telematico di questo Ente.</p> <p>Ferrara, _____</p> <p style="text-align: center;">IL SEGRETARIO GENERALE</p> <p>_____</p>
---	---

PROVINCIA DI FERRARA

La presente copia composta di N° 2 fogli è conforme al documento originale custodito presso questa Amministrazione.

Ferrara _____ 17 MAG. 2011



Alf. G. Al.

LA GIUNTA

Su proposta della Presidente della Provincia, sig.ra Marcella Zappaterra;

Premesso:

- che il PRIT 1998/2010 nell'ambito della Grande Rete di collegamento regionale- nazionale, avente funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio e nei confronti della mobilità nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale, prevedeva nella realizzazione della Cispadana l'azione fondamentale per introdurre un sistema di gronda (in stretta connessione con la Nuova E55) alternativo all'asse centrale dato dalla A1 e dalla A14;

- che per tale asse il PRIT prevedeva all'orizzonte di piano (2010) la realizzazione di una nuova infrastruttura a carreggiate separate a 2 corsie per senso di marcia e svincoli senza punti di conflitto sulle tratte Ferrara sud-Reggiolo (A22)-San Secondo Parmense (raccordo A15/A22 TIBRE);

- che la Regione Emilia Romagna, nel dare attuazione alle previsioni del PRIT in merito all'asse viario Cispadano, proprio in relazione delle competenze del settore della viabilità di interesse regionale, avviò indagini e analisi sulla base delle quali definire i sistemi e le modalità più adeguate sotto il profilo ambientale, tecnico, gestionale ed economico-finanziario per la sua realizzazione dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13;

- che tali attività hanno prodotto uno studio di fattibilità contenente sia gli elementi utili alla programmazione dell'asse viario Cispadano quale autostrada regionale, sia gli elementi utili all'individuazione dei criteri sulla base dei quali valutare il pubblico interesse delle eventuali proposte di promotori;

- che dalle risultanze dello studio di fattibilità nella parte riferita agli elementi utili alla programmazione dell'infrastruttura in oggetto, contenuti nel "Documento di sintesi dello studio di fattibilità", approvato con delibera dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna n. 64 in data 05/07/2006, è emersa la possibilità di realizzare l'asse viario Cispadano, nel tratto sopra citato, con caratteristiche di autostrada regionale avendone valutate la compatibilità con il corridoio stradale già individuato dal PRIT, la sostenibilità sulla base di un'analisi costi-benefici nonché di sensibilità ambientale e la bancabilità dell'operazione dal punto di vista economico finanziario sulla base del volume di traffico atteso e del costo previsto; inoltre tale asse potrà avere una sua continuità a seguito di ulteriori approfondimenti tecnici ed amministrativi, mediante la riqualificazione ad autostrada della superstrada "Ferrara-Mare";

- che per la realizzazione di tale autostrada regionale si è fatto ricorso all'apporto progettuale, finanziario e gestionale di soggetti privati in possesso di adeguate capacità ed esperienze professionali ed imprenditoriali;

- che a tale fine è stato individuato con l'atto sopracitato, nell'ambito della rete viaria d'interesse regionale di cui all'art. 163 L.R. 3/99, l'autostrada Cispadana quale opera da realizzare con lo strumento della finanza di progetto secondo le procedure previste dalla normativa vigente, e programmata la predetta opera ai sensi dell'art. 164 ter della citata L.R.;

- che in seguito alla pubblicazione di un avviso pubblico per la ricerca sul mercato di un soggetto



privato in grado di proporsi per il finanziamento, la realizzazione e la gestione dell'opera (il cosiddetto promotore), sono arrivate alla Regione n.6 proposte, da altrettanti operatori, singoli o associati;

- che il 27 luglio 2007 la giunta regionale ha valutato di pubblico interesse la proposta presentata dall'ATI (Associazione Temporanea di Imprese) Autostrada del Brennero Spa (mandataria – Coopsette s.c. - Pizzarotti & C. spa – Cordioli & C. spa – Edilizia Wippel spa – Oberosler cav Pietro spa – Impresa di Costruzioni geom. Collini spa – Consorzio Ravennate – Mazzi impresa generale di costruzioni (mandanti), che prevedeva un contributo regionale di 198 milioni di euro;

- che il progetto contenuto nella proposta citata dopo alcune modifiche e integrazioni apportate dal promotore su richiesta della Regione è stato approvato dalla giunta regionale, con delibera n. 398 del 27 marzo 2008, insieme allo Schema di convenzione e al relativo Piano economico finanziario;

- che nel corso del 2009 sono state fatte quindi tutte le attività che hanno portato al completamento della procedura di gara, che si è conclusa il 25 gennaio 2010 con l'aggiudicazione della concessione. In particolare nella procedura negoziata l'ATI a suo tempo individuata come promotore, oggi costituitasi nella società Autostrada Regionale Cispadana, si è aggiudicata la concessione (per 49 anni e 6 mesi) con un'offerta che prevede una partecipazione finanziaria pubblica pari a 179.700.000,00 euro e un tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi;

- che a breve verranno avviati gli adempimenti di legge necessari al perfezionamento dei diversi livelli di progettazione, attraverso cui saranno garantite le più ampie forme di partecipazione. In particolare partirà la conferenza di servizi preliminare sul progetto preliminare, al cui interno potranno fin da ora essere indicate, da parte dei soggetti competenti, le condizioni in base alle quali esprimeranno il proprio nulla osta sul progetto definitivo successivamente presentato. Nell'ambito del perfezionamento dei diversi livelli progettuali si procederà, inoltre, all'effettuazione da parte del Ministero competente della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) sul progetto definitivo, nonché l'avvio delle attività relative alla procedura espropriativa, con il coinvolgimento dei privati interessati. Successivamente seguiranno le approvazioni dei progetti definitivo ed esecutivo, ed infine l'esecuzione dei lavori;

- che con Decreto del Presidente della Regione Emilia Romagna n. 288 del 29/10/2010 è stata indetta la Conferenza dei Servizi Preliminare sul Progetto Preliminare, summenzionata, ai sensi dell'art. 14 bis L.241/90;

- che in data 25 novembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione tra la Regione ed il concessionario individuato nell'ATI Autostrada del Brennero Spa (mandataria – Coopsette s.c. - Pizzarotti & C. spa – Cordioli & C. spa – Edilizia Wippel spa – Oberosler cav Pietro spa – Impresa di Costruzioni geom. Collini spa – Consorzio Ravennate – Mazzi impresa generale di costruzioni (mandanti), che si è aggiudicato l'appalto con un'offerta che prevede una partecipazione finanziaria pubblica pari a 179.700.000,00 euro e un tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi, per un importo complessivo di investimento pari a 1.158.720.000,00;

- che con deliberazione di G.P. n. 17/4405 del 25.01.2011, esecutiva ai sensi di legge, è stata approvata una dichiarazione di intenti tra la Provincia di Ferrara e i Comuni di Cento, Bondeno, Vigarano Mainarda, Mirabello e Poggio Renatico, nel quale sono confluite le proposte presentate dai singoli enti, con l'auspicio che le stesse possano essere accolte dalla Regione Emilia Romagna e conseguentemente dal concessionario, che si sta accingendo ad elaborare il progetto definitivo dell'opera;



- che si sono svolte due sedute della citata Conferenza dei servizi: una il 28 gennaio 2011 ed una seconda il 4 aprile 2011 e che è stata convocata la 3^a ed ultima seduta fissata per il 18 maggio 2011;

Ritenuto:

- che da un primo esame del progetto preliminare redatto dal promotore, ora concessionario, è stata riscontrata la necessità di introdurre alcune soluzioni progettuali in variante alla proposta presentata per quanto riguarda la viabilità di raccordo che non modificano in modo sostanziale l'attuale tracciato dell'Autostrada Cispadana, ma che tuttavia meglio interpretano le esigenze del territorio;

- che a seguito dalle riunioni con i rappresentanti degli enti locali coinvolti sono emerse chiaramente alcune richieste che, senza alterare né il tracciato dell'autostrada né il piano economico finanziario, se accolte, potrebbero migliorare sensibilmente l'inserimento dell'autostrada Cispadana, sia in termini di impatto ambientale che di raccordo con il sistema viabile esistente;

- che l'analisi delle diverse esigenze rappresentate dai singoli territori congiuntamente alle valutazioni dell'Amministrazione Provinciale di Ferrara hanno fatto emergere una unica proposta migliorativa, che raccoglie e soddisfa le diverse osservazioni formulate;

Atteso che si è ravvisata la necessità di convocare lo STIP per analizzare e procedere ad una valutazione complessiva dell'importante infrastruttura;

Dato atto che allo STIP hanno partecipato il *Settore Tecnico, Infrastrutture, Edilizia, Protezione Civile, Appalti e Gare e Patrimonio*, il *Settore Ambiente*, il *Settore Pianificazione Territoriale, Mobilità, Energia* ed il *Settore Agricoltura e Sviluppo Economico*;

Richiamati i contributi elaborati dai singoli Settori e pervenuti al dirigente del *Settore Tecnico, Infrastrutture, Edilizia, Protezione Civile, Appalti e Gare e Patrimonio*, individuato quale referente e rappresentante dell'Ente in capo alla Conferenza dei Servizi convocata dalla RER per esprimere il parere sul progetto preliminare relativo all'Autostrada regionale Cispadana;

Inteso pertanto raccogliere in un unico documento il contributo ed il parere dell'Ente, allegato A, quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Specificato che il presente atto non ha rilevanza contabile in quanto dallo stesso non derivano spese dirette a carico dell'Amministrazione;

Richiamati il D.Lgs. 267/2000 e la L.241/90;

Dato atto che la presente Deliberazione è da considerarsi urgente in considerazione della ravvicinanza dell'ultima seduta della Conferenza di Servizi preliminare sul progetto preliminare relativo all'Autostrada regionale Cispadana fissata per il giorno 18 maggio 2011;

Visto l'unito parere favorevole espresso dal Responsabile del Servizio interessato in ordine alla regolarità tecnica;

Con votazione unanime resa in forma palese:

DELIBERA

1. Di approvare, per le ragioni espresse in premessa il contributo/parere dell'Ente da rendere in sede di Conferenza dei Servizi preliminare sul progetto preliminare relativo all'Autostrada Cispadana nel tratto ferrarese e delle opere compensative per il raccordo tra l'autostrada ed il sistema viario a servizio dei centri abitati, allegato "A" al presente atto;
2. Di dare atto che il presente atto completo del suo allegato verrà depositato nel corso della seduta della Conferenza dei Servizi preliminare relativo all'Autostrada Regionale Cispadana ex art. 14 bis della legge 241/90 a cura del dirigente del *Settore Tecnico, Infrastrutture, Edilizia, Protezione Civile, Appalti e Gare e Patrimonio* già delegato quale referente dell'Ente.

Considerata l'urgenza dell'atto per le motivazioni in premessa;

Con votazione separata ed unanime, resa in forma palese;

DELIBERA

- di rendere la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs.267/2000.

as/

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Mario Capaldi)

LA PRESIDENTE
(Marcella Zappaterra)

DELIBERA G.P. NN. 143/37340 DEL 10/5/2011

PARERI EX ART. 49 D.LGS. 267/2000

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
F.to Ing. Mauro Monti



PROVINCIA DI FERRARA

Settore Tecnico, Infrastrutture, Edilizia, Protezione Civile, Appalti e Gare e Patrimonio
Ufficio Staff U.T., Idrovia

PREMESSA

Il progetto preliminare della nuova Autostrada Regionale Cispadana sviluppata da ARC SpA, in qualità di concessionaria è stato elaborato nel rispetto del quadro normativo di riferimento (art. 93 del D. Lgs. n. 163/06 e dell'art. 18 del DPR 554/99).

Il raccordo autostradale di progetto si estende nell'ambito della Regione Emilia Romagna ed attraversa le Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara.

Il tracciato percorre trasversalmente, con direzione prevalente Ovest - Est a quote comprese tra i 10 e i 19 m.s.l.m., il quadrante nord orientale della pianura emiliana.

La nuova autostrada, nella configurazione plano-altimetrica elaborata in sede di progetto preliminare, si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa km 67+460, con inizio nel Comune di Reggiolo (RE), in prossimità dell'attuale casello sull'autostrada A22 "del Brennero", e termine nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud dell'Autostrada A13 "Bologna - Padova", in raccordo alla superstrada "Ferrara - Porto Garibaldi".

La sezione trasversale adottata è quella prevista per le autostrade di categoria "A" dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001, la cui piattaforma comprende 2 corsie da m 3,75 e corsia di emergenza di m 3,00 per senso di marcia e margine interno di m 4,00.

Il progetto prevede complessivamente 4 autostazioni e 2 aree di servizio, oltre a due svincoli di interconnessione con le autostrade di progetto.

Oltre alla realizzazione dell'asse autostradale vero e proprio e delle opere connesse, nel progetto sono ricomprese anche:

- interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale
- opere viabili di adduzione al sistema autostradale

entrambe le tipologie di intervento dovranno essere realizzate dal Concessionario

Gli interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale che riguardano la Provincia di Ferrara sono i seguenti:

1. Viabilità di collegamento tra via Degli Orologi e l'autostazione "Cento" (FE01);
2. Variante della S.P. n. 35 "S. Carlo - Poggio Renatico" all'abitato di S. Carlo (FE02);
3. Completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico (FE03);
4. Tangenziale Ovest di Ferrara (FE04).

La sezione stradale prevista per le opere in progetto è corrispondente alla categoria C2 - strada extraurbana secondaria, ad eccezione della Variante della S.P. n. 35 "S. Carlo - Poggio Renatico" all'abitato di S. Carlo e alla tangenziale Ovest di Ferrara previste invece di categoria

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

1



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

C1.

Nelle opere viabili di adduzione al sistema autostradale previste nella provincia di Ferrara è compreso il raccordo nord-sud Bondeno Cento (Autostrada Cispadana).

Il nuovo tracciato autostradale, che si sviluppa da Ovest ad Est per una lunghezza complessiva di circa 67,46 km, prevede quattro autostazioni e due aree di servizio, oltre a due svincoli di interconnessione con le autostrade A22 "del Brennero" ed A13 "Bologna - Padova", posti all'inizio e alla fine della nuova Autostrada Regionale Cispadana.

Complessivamente il tracciato interessa 3 Province (Reggio Emilia, Modena e Ferrara) e 13 territori comunali, di cui per la provincia di Ferrara quelli di Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara.

Il nuovo tracciato autostradale entra in provincia di Ferrara, nel Comune di Cento a sud dell'abitato di Final Emilia, dove è collocata (alla prog. 42+945 circa) una nuova galleria artificiale, al fine di rispettare il vincolo di carattere ambientale rappresentato dalla zona delle partecipanze agrarie di Cento. Successivamente il tracciato è caratterizzato dalla presenza di un flesso, ove con una prima curva verso Nord si discosta dal sedime storico destinato alla Cispadana, raggiungendo la distanza massima da questo di 450 m in corrispondenza dell'abitato di Buonacompra, per poi ritornare verso Sud-Est e interessare il territorio comunale di S. Agostino. Alla progr. 44+631 circa è collocata la terza autostazione ("Cento") all'altezza dell'intersezione con la strada provinciale n. 6 "Cento - Finale Emilia" per la quale è previsto un nuovo cavalcavia.

A questo punto il nuovo percorso autostradale è caratterizzato da un progressivo innalzamento del rilevato per consentire l'approccio dell'attraversamento con un ponte del canale scolmatore del fiume Reno alla progressiva 50+540 circa, dopo aver superato, sempre in viadotto, via Quattro Torri alla progressiva 50+235 circa.

Il tracciato dell'autostrada nel suo complesso attraversa un territorio particolarmente antropizzato e di fatto il percorso proposto risente spesso di scelte obbligate al fine di evitare gli insediamenti esistenti.

Il parere espresso dall'Amministrazione provinciale di Ferrara riguarda sia l'opera principale che gli interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale e la viabilità di adduzione al sistema autostradale.

Il parere sarà articolato in diversi contributi, il primo di carattere strettamente viabilistico espresso dal Settore Tecnico, un secondo espresso dal Settore Pianificazione Territoriale, un terzo dal Settore Ambiente e per ultimo quello elaborato dal Settore Agricoltura e Sviluppo Economico.

Contributo del Settore Tecnico

Tracciato autostradale

Il tracciato autostradale che interessa il territorio della provincia di Ferrara si sviluppa per un primo tratto in comune di Cento secondo un percorso sostanzialmente già inserito nei principali strumenti urbanistici territoriali mentre, per il tratto rimanente, che attraversa i Comuni di Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara, la nuova infrastruttura si colloca nell'area di sedime dell'attuale strada provinciale Cispadana.

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

2



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

Su tale impostazione progettuale non si esprimono rilievi particolari, nonostante siano evidenti due aree critiche:

- attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria tra gli abitati di XII Morelli ed Alberone;
- attraversamento del territorio di Sant'Agostino in corrispondenza dell'attuale percorso viabile tra gli abitati di Sant'Agostino e di San Carlo.

Per la prima situazione singolare, il tracciato attraversa un'area nella quale è vigente un vincolo urbanistico storico testimoniale introdotto in accordo con la Soprintendenza dei Beni Architettonici ed Ambientali dalla stessa Regione Emilia Romagna all'inizio degli anni 2000, mentre la seconda riguarda l'attraversamento di una porzione di territorio nel Comune di Sant'Agostino, a ridosso dei centri abitati del Capoluogo e di San Carlo. Il progetto preliminare per queste due emergenze prevede due approcci progettuali di mitigazione degli effetti differenti.

Per la prima emergenza ambientale il Concessionario ha proposto nel progetto, quale soluzione per limitare l'impatto, la realizzazione di un tratto in galleria/trincea, mentre nel secondo caso sono previste generiche opere di mitigazione ambientale con piantumazione di essenze arboree sul lato della sovrastruttura stradale.

Il parere della Provincia è evidentemente subordinato alla condizione iniziale posta dalla stazione appaltante secondo la quale il tracciato della nuova infrastruttura costituirebbe un elemento in variante. Qualora rimanesse tale condizione il parere di questo Ente è di mantenere il percorso in galleria/trincea nel tratto di attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria (A2) così come previsto nel progetto preliminare presentato, e di introdurre un secondo tratto in galleria/trincea nel tratto di attraversamento del territorio di Sant'Agostino compreso tra la S.P. 66 e la strada comunale Via Martiri della Libertà (A1).

Per quanto riguarda l'attraversamento della Partecipanza Agraria un eventuale spostamento verso nord, ovvero verso l'abitato di Alberone a nostro avviso non modificherebbe in modo sostanziale gli impatti provocati dalla presenza dell'Autostrada su tale emergenza paesaggistica e sarebbe comunque opportuno prevedere l'attraversamento in galleria/trincea.

Per quanto riguarda l'eventuale percorso alternativo del tracciato autostradale verso nord tra l'abitato di San Carlo e quello di Mirabello non esistono motivi ostativi a tale eventuale soluzione e quindi si esprime parere favorevole. Sarebbe tuttavia necessario riaprire un confronto in merito alla viabilità di adduzione all'Autostrada e all'uso del tratto di S.P. Cispadana che potrebbe residuare per effetto dell'eventuale modifica del tracciato, nel tratto tra San Carlo e Sant'Agostino.

Nel caso in cui si prevedesse un tracciato alternativo all'asse autostradale con percorso a nord-est di San Carlo rimarrebbe in uso il tratto di S.P. Cispadana compreso tra San Carlo e Sant'Agostino. Per questo tratto si chiede di inserire interventi di adeguamento comprensivi del potenziamento ed adeguamento del raccordo tra l'uscita a Sant'Agostino e la S.P. 66 su via Quattro Torri.

Per ciò che riguarda ancora il tracciato principale dell'asse autostradale giova evidenziare che nel tratto che ripercorre l'attuale percorso della S.P. Cispadana, la proposta progettuale presentata prevede la completa demolizione di molti manufatti in c.a.p. tra i quali:

Viadotto Via Quattro Torri
Ponte sullo scolmatore fiume Reno
Cavalcavia via San Donino

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

3



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

Cavalcavia via Bosco Salici
Viadotto Via Martiri della Libertà
Viadotto ex S.S. 255 S. Matteo Decima (S.P. 66)
Cavalcavia Variante Via Ortolani
Cavalcavia strada per Cà del Bosco
Viadotto Vigarano Mainarda
Viadotto Porrettana
Cavalcavia vicinale 66+600

In sostituzione di tali manufatti, in corrispondenza delle interferenze con strade provinciali e comunali è previsto la realizzazione di nuovi cavalcavia e sottovia di diverse tipologie in relazione all'importanza della viabilità interferita.

In particolare i nuovi manufatti che interferiranno con la rete provinciale sono:

- il cavalcavia della S.P. 35 sull'autostrada;
- il cavalcavia della S.P. 50 sull'autostrada;

e i cavalcavia della S.P. 6 e della S.P. 66 nel caso non vengano realizzati gli attraversamenti in galleria/trincea

Per questi nuovi manufatti e quelli che dovessero essere realizzati su altre S.P. per eventuale altre modifica al tracciato, si chiede che rimangano di competenza del concessionario che ne dovrà curare la manutenzione ordinaria e straordinaria per l'intero periodo del contratto di concessione

Il pacchetto stradale proposto nel progetto preliminare costituito da:

- Strato di Usura drenante, cm 5:
- Binder, cm 5
- Base, cm 14
- Misto cementato ad alta duttilità (schiumato), cm 20

appare di ridotto spessore rispetto alle tradizionali tipologie utilizzate per strade di tale importanza.

Viabilità di adduzione

Per la viabilità di adduzione come detto in precedenza nel progetto presentato è previsto l'intervento che collega, in direzione sud-nord, Cento a Bondeno attraverso l'autostazione autostradale individuata in corrispondenza dell'abitato di Pilastrello.

Si ritiene che il tracciato individuato non risponda in modo adeguato alle esigenze del territorio dell'alto ferrarese.

In particolare partendo da Cento, si conferma la necessità di potenziare il tratto di S.P. 6 dalla rotonda esistente all'intersezione con la S.P. 66 fino a Torre Spada (**E3**).

Da tale punto, nel quale dovrà essere realizzata una nuova rotonda, si dovrà sviluppare un tratto di nuova viabilità ad ovest della S.P. 6 con tracciato esterno ai laghetti fino all'innesto con l'autostrada in corrispondenza dell'autostazione di Pilastrello (**A3**).

Si chiede poi la conferma del tracciato in parte in sede ed in parte in variante alla S.P. 6 nel tratto compreso tra Pilastrello e Finale Emilia (**E1**).

Analogamente si chiede la conferma del tratto di nuova viabilità compreso tra l'autostazione di Pilastrello e l'intersezione con via Orologi ad ovest di Buonacompra con tracciato parallelo a quello autostradale.

In variante al tracciato proposto si chiede viceversa di inserire un nuovo asse stradale (**A5**) che partendo dalla nuova rotonda di via Orologi prosegua verso nord-est fino ad intercettare la S.P. 13 a sud dell'area produttiva di Casumaro con andamento parallelo all'autostrada.

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

4



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

In corrispondenza di tale intersezione, dove dovrà essere realizzata una nuova rotatoria, il tracciato della nuova viabilità di adduzione si sviluppa in direzione nord-est seguendo la linea del confine amministrativo tra i comuni di Cento e di Sant'Agostino fino ad intercettare la S.P. 67 di Correggio.

In corrispondenza di tale intersezione dovrà essere realizzata una nuova rotatoria quindi il tracciato proseguirà in direzione sud-nord in territorio comunale di Bondeno fino all'abitato di Santa Bianca in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 9 Bondeno - Casumaro.

Si conferma infine il tracciato del tratto di viabilità di adduzione Cento - Bondeno (**E2**) che si sviluppa da Santa Bianca all'intersezione con la S.P. 18 ad ovest dell'abitato di Bondeno (Circonvallazione di Bondeno) già previsto e contenuto nel progetto preliminare.

Il progetto prevede che la strada abbia una larghezza di 9.50 metri (strada tipo C2 - extraurbana secondaria - del DM 5 novembre 2001), a parte l'ultimo tratto in comune di Bondeno, che collega la SP 69 alla SP 18, che è previsto di larghezza pari a 8.50 metri (F2 - strada locale extraurbana -). Ad nostro avviso tutto il tratto stradale meriterebbe, per importanza, di avere una sezione pari a quella prevista per le tangenziali suburbane, con larghezza della pavimentazione di metri 10.50 (C1 - extraurbana secondaria -). Da rilevare tra l'altro che tutte le strade di adduzione, delle altre province, sono dimensionate con piattaforma larga 10.50.

Il pacchetto stradale proposto per questa strada, composto da:

- Usura, cm 3
- Binder, cm 6
- Strato di base, cm 10
- Misto cementato ad alta duttilità (schiumato), cm 15

appare modesto rispetto a quanto utilizzato da questo ente nella realizzazione delle proprie infrastrutture.

Da chiarire inoltre l'incongruenza tra tavole di progetto che riportano la sezione di cui sopra e relazione generale (PP 01.02) che, alla pag. 231 cita quale ultimo strato, 20 cm di stabilizzato al posto del cementato ad alta duttilità (schiumato).

Lungo il tracciato, nella viabilità di adduzione vi sono rotatorie di diverso diametro, in alcuni casi di dimensioni ridotte, si chiede di prevedere rotatorie con diametro minimo di 50 m, anche le larghezze delle corone giratorie sono varie ed in alcuni casi di modeste dimensioni, si chiede di prevedere una larghezza minima della corona di 9 metri per le rotatorie a corsia unica e di 11.50 metri per quelle a doppia corsia.

I cordoli usati per le aiuole (cm 12x15x25h) non sono di forma e dimensioni adeguate, è opportuno utilizzare cordoli di forma trapezia sormontabile (10x31x25/10h).

Altri interventi locali di collegamento viario

Gli altri interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale riguardano:

- a) Strada di collegamento tra via degli Orologi e la stazione di Cento;
- b) la variante alla S.P. 35 "San Carlo - Poggio Renatico" all'abitato di San Carlo;
- c) il completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico;
- d) il raccordo con la Tangenziale ovest di Ferrara.

Per il tracciato di cui al punto a) si chiede la conferma dell'intervento.

Per quanto riguarda l'intervento di cui al punto b) si ritiene non sia indispensabile, peraltro

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

5



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

incrementerebbe in modo rilevante l'impatto ambientale provocato dal sistema viario nell'area compresa tra San Carlo e Sant'Agostino.

A nostro parere sarebbe viceversa più importante cercare di limitare il traffico di attraversamento in entrata ed in uscita dalla zona produttiva presente lungo la S.P. 66 tra l'abitato di Sant'Agostino e quello di Dosso con due interventi alternativi di minore impatto e di costo inferiore.

Si tratta di potenziare il tratto di S.P. 34 compreso tra l'intersezione con la S.P. 66 fino all'intersezione tra la S.P. 13 e la nuova viabilità di adduzione verso Bondeno (**A4, A9**).

Il secondo intervento richiesto riguarda il collegamento tra la S.P. 66 ad ovest di Dosso e la S.P. 6 in corrispondenza della zona dei Laghetti (**A6, A8**).

Questi due collegamenti preferenziali verso il casello di Pilastrello permetterebbe di drenare il traffico pesante in entrata e in uscita, per e dalla zona produttiva di Dosso verso la nuova Autostrada con indubbi vantaggi sia per la più facile accessibilità alla nuova importante infrastruttura, sia in termini di riduzione dell'impatto che tale traffico veicolare avrebbe sulla esistente viabilità di raccordo all'autostrada.

La rimanente viabilità quindi dovrebbe svolgere l'unico compito di strada di collegamento interna tra i centri abitati di Sant'Agostino, Dosso, Corpo Reno e Cento.

Peraltro il traffico pesante proveniente da sud-est (bassa bolognese) verrebbe comunque intercettato dall'autostazione di Poggio Renatico collocata a ridosso dell'abitato di San Carlo e quindi prima del centro di Sant'Agostino.

Si conferma la necessità di prevedere il completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico mediante la realizzazione di n. 3 nuove sulla S.P. 8, in corrispondenza dell'intersezione con la "Via Segadizzo", con la S.P. 50 e con la Via Moretto (**E4**).

Si chiede di modificare il nodo di Ferrara in corrispondenza dell'innesto con il raccordo autostradale Ferrara - Porto Garibaldi, prevedendo lo svincolo e la bretella di raccordo, a sud del tracciato, invece che a nord e prevedendo l'intersezione con la S.P. 8 ad ovest dell'Uccellino con una rotatoria (**B1, B2**).

Si conferma la necessità di prolungare la tangenziale ovest di Ferrara, di prossima realizzazione, sino ad intersecare la S.P. 8 in corrispondenza della rotatoria di cui sopra (**E5**).

Si chiede di spostare più a sud il collegamento tra la tangenziale ovest e la S.S. Porrettana in corrispondenza di via dei Trasvolatori Atlantici (**B3**).

La Strada di collegamento tra Via Orologi e la Stazione Cento verrà realizzata con larghezza della pavimentazione di metri 9.50 (C2 -extraurbana secondaria-).

La Variante alla SP 35 S. Carlo - Poggio Renatico all'abitato di S. Carlo verrà realizzata con larghezza della pavimentazione di metri 10.50 (C1 -extraurbana secondaria-).

Il completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico (FE03) verrà realizzato con larghezza della pavimentazione di metri 9.50 (C2 -extraurbana secondaria-).



La Tangenziale Ovest di Ferrara, verrà realizzata con larghezza della pavimentazione di metri 10.50 (C1 -extraurbana secondaria-).

Il pacchetto stradale tipo per la viabilità di collegamento è composto da:

- Usura, cm 4
- Binder, cm 5
- Strato di base, cm 12
- Misto cementato, cm 30

- Strada di collegamento tra Via Orologi e la Stazione Cento:

la rotonda proposta con diametro esterno di 47 metri dovrebbe essere 50 metri, e larghezza della pavimentazione di 7 metri dovrebbe essere pari a 9 metri.

- Variante alla SP 35 S. Carlo-Poggio Renatico -all'abitato di S. Carlo:

la rotonda con diametro esterno di 50 metri è adeguata, mentre la larghezza della piattaforma stradale dovrebbe essere pari a 9 metri contro i 7 metri proposti.

- Completamento del sistema di circonvallazione dell'abitato di Poggio Renatico:

la rotonda con diametro esterno di 50 metri è adeguata, mentre la larghezza della piattaforma stradale dovrebbe essere pari a 9 metri contro i 7 metri proposti.

- Tangenziale Ovest di Ferrara:

la rotonda con diametro esterno di 60 metri è adeguata ma essendo una rotonda a due corsie, dovrebbe essere almeno 11-11.50 metri la larghezza della piattaforma stradale, contro i 10.50 proposti.

- Pacchetto stradale tipo:

è da chiarire l'incongruenza tra quanto scritto in relazione generale (PP 01.02) e quanto riportato nei disegni di progetto (PP.02.06.08.02 FE01 - PP.02.06.09.02 FE02 - PP.02.06.10 - PP.02.06.11.02 FE04). La relazione alle pagg. 93 e 95, cita quale ultimo strato, 30 cm di stabilizzato, mentre nei disegni si parla di 30 cm di misto cementato.

I cordoli usati per le aiuole (cm 12x15x25h) non sono di forma e dimensioni adeguate, è opportuno utilizzare cordoli di forma trapezia sormontabile (10x31x25/10h).

L'introduzione di questa importante infrastruttura modificherà in modo sensibile la viabilità di tutto il comparto dell'Alto Ferrarese.

La presenza infatti di una rete come quella autostradale a bassa permeabilità produrrà un naturale incremento del traffico sulla rimanente rete di scorrimento.

Pertanto per completare il quadro complessivo degli interventi sulle infrastrutture del territorio coinvolto è fondamentale che la RER inserisca nei prossimi propri programmi di investimento i seguenti interventi:

B.4 - Collegamento tra la S.P. 69 Virgiliana e la S.P. 66 per Cento in proseguimento della già realizzata bretella tra la Virgiliana e la via Finotti in località Porotto in Comune di Ferrara. € 8.000.000,00.

A.10.1 variante alla S.P. 66 1° stralcio (casello di Poggio Renatico - S.P. 50) € 12.000.000,00;

A.10.2 variante alla S.P. 66 2° stralcio (variante S.P. 50) € 4.000.000,00;

A.10.3 variante alla S.P. 66 3° stralcio (S.P. 50 - strada comunale) € 8.000.000,00

A.10.4 variante alla S.P. 66 4° stralcio (strada comunale - S.P. 66) € 8.000.000,00

D.1 riqualificazione della S.P. 35 (Poggio Renatico - San Carlo) € 4.000.000,00;

Per quanto riguarda le attività di cava, di cui per gli aspetti normativi si dirà nel successivo

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:

provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

7



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

contributo del Settore Pianificazione Territoriale, si chiede di valutare la possibilità di individuare quali siti idonei quelli già proposti nel progetto preliminare predisposto dal Consorzio di Bonifica della Provincia di Ferrara nell'ambito dello studio degli interventi per ridurre il rischio idraulico del territorio del Comune di Cento.

Tale opportunità sarebbe di gran lunga preferibile alle altre ipotizzate nella proposta progettuale presentata in quanto contribuirebbe in modo determinato a risolvere i problemi di natura idraulica che affliggono i centri abitati di Cento e delle sue frazioni.

Si rileva altresì che parte del tracciato dell'attuale S.P. Cispadana risulta di proprietà dell'ente Provincia di Ferrara (tratto compreso tra la rotatoria S.P. 35 e lo svincolo di via dell'Uccellino) mentre la rimanente parte (tratto da S. Agostino alla rotatoria sulla S.P. 35 fa parte del demanio dello Stato).

In tale contesto poiché il concessionario dovrà utilizzare aree di sedime del tracciato esistente che risultano di proprietà dell'Amministrazione Provinciale di Ferrara si dovrà definire una soluzione per il passaggio di proprietà di tali beni che investe gli aspetti amministrativi, patrimoniali e finanziari.

Analoghe considerazioni valgono per l'area in prossimità dell'intersezione con la A13, in precedenza utilizzata come cantiere ed ora di proprietà dell'Amministrazione Provinciale di Ferrara, per la quale ci si rende disponibili alla cessione al soggetto attuatore e ciò anche al fine di limitare l'utilizzo di nuove aree.

Per gli aspetti geologici si rileva la necessità di alcuni approfondimenti/integrazioni che dovranno essere prodotte in fase di progettazione definitiva:

- tutte le verifiche geotecniche, dovranno essere effettuate in base alla normativa vigente, secondo il D.M. 14 gennaio 2008;
- la determinazione della velocità delle onde di taglio Vs dovrà derivare da prove dirette;
- si dovrà procedere alla stima dei cedimenti post-sismici dei terreni coesivi.

Infine, dovranno essere eseguiti studi ed analisi specifiche dei mix-design inerenti la stabilizzazione/bonifica con leganti dei piani posa e dei rilevati stradali, introducendo anche l'impiego di leganti idraulici; tale accorgimento diviene fondamentale in quanto la falda freatica subisce forti escursioni a causa della regimazione antropica, tipica del territorio ferrarese, divenendo in taluni casi prossima la piano campagna e ciò potrebbe compromettere il miglioramento delle caratteristiche meccanico-prestazionali dei terreni derivanti dalla azione della sola calce idrata e/o dell'ossido di calce.

(Si allega planimetria)

Contributo Settore Pianificazione Territoriale

Valutazione delle interferenze con previsioni e disciplina del PTCP:

La realizzazione dell'Asse Cispadano con standard di strada di grande comunicazione è prevista dal PTCP vigente, nella sezione 14 dedicata alla definizione della rete stradale di Piano e nelle cartografie del sistema insediativo (Tav. 2) che individuano in forma ideogrammatica l'ambito territoriale interessato dal Corridoio Brennero-Adriatico, di cui la nuova infrastruttura farà parte.

Per quanto attiene le altre parti del PTCP ed in particolare i contenuti normativi, si rileva che nel Quadro di riferimento Programmatico (PP.02.02.01 a, pag 108), vengono richiamati gli artt.

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

8



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

17 e 25 delle norme del PTCP relativi a zone di tutela per altro non interessate dal tracciato autostradale in quanto tale ma, e solo molto marginalmente dalle ipotesi di viabilità di adduzione o di collegamento locale.

Inoltre, al cap. A.4.4.3 del medesimo elaborato, vengono richiamati gli ambiti/zone/elementi di tutela individuati dal PTCP della Provincia di Ferrara che sono interessati dall'intervento, riportando gli artt. 18-19-20 a-23-24 a-32 ma omettendo gli art. 10, 11 e da 27 bis a 27 quinquies da valutare invece necessariamente per avere un quadro completo dell'ambito in cui l'opera dovrà inserirsi.

Appare evidente che il PTCP non risulta considerato nella sua versione attuale, in vigore dal 23/06/2010.

Per la stessa ragione, presumibilmente, è stata assunta a riferimento solo la parte del Piano relativa al Sistema Ambientale (tavole del gruppo 5) e non anche l'assetto della Rete Ecologica Provinciale (tav. del gruppo 5.1) e del Sistema Forestale e Boschivo (tav. del gruppo 4).

Occorre che il quadro di riferimento programmatico venga aggiornato tenendo conto di quanto sopra, così come le conseguenti valutazioni paesaggistico-ambientali del progetto della infrastruttura.

L'intervento in progetto ricade nelle Unità di Paesaggio n. 2 "della Partecipanza" e n. 4 "della Valli del Reno" per le quali il PTCP definisce, nella Relazione e all'articolo 8 delle Norme, prestazioni preferenziali.

Ferme restando le necessità di adeguamento sopra descritte, dall'esame della documentazione prodotta risulta che l'opera interessa in maniera rilevante il solo ambito di tutela della Partecipanza storica Cento-Pievese (art. 23 delle Norme di Tutela), per l'attraversamento del quale viene proposta una soluzione parzialmente interrata (trincea e galleria).

Considerando che gli elementi di "interesse" che connotano il valore storico-documentale (e paesaggistico) della Partecipanza risiedono nella ancora relativamente diffusa presenza di costruzioni rurali tipiche della "corte partecipante" e, soprattutto, nella rigorosa orditura territoriale (vie maestre, morelli e tramorelli) conseguente alla costante azione di governo delle trasformazioni (bonifiche ed appoderamenti) svolta per quasi dieci secoli dalla Partecipanza, la soluzione progettuale adottata non crea condizioni differenti -rispetto ai due fattori detti- da quelle che si otterrebbero con un tracciato analogo ma a piano campagna.

Si ritiene quindi opportuno un attento riesame di tale soluzione e una valutazione comparata dei rischi/benefici tra paesaggio e idrogeologia delle possibili soluzioni alternative nell'ambito territoriale interessato, ferme restando ovviamente le altre valutazioni d'obbligo su aria e rumore.

Da ultimo, in riferimento al contenuto dell'accordo volontario per la tutela e gestione del Sito UNESCO "Ferrara, città del Rinascimento e il suo Delta del Po", si rileva che l'opera autostradale e la viabilità di adduzione connessa non comportano nessuna interferenza col sito e pertanto non necessitano di ulteriori valutazioni.

In riferimento ai vincoli di natura paesaggistica ex DLgs 42/04, considerato che la Provincia di Ferrara è attraversata da innumerevoli corsi d'acqua interessati da vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del DLgs 42/04 ed, in particolare, che la infrastruttura di progetto interferisce con tale vincolo in diversi punti, si ricorda che il confronto con il quale va accertata la compatibilità paesaggistica del progetto è costituito anche e soprattutto dalla pianificazione paesistica, attuata alla scala provinciale dai PTCP.

Valutazione delle interferenze con previsioni e disciplina del PIAE:

Il Quadro di riferimento programmatico va aggiornato con la indicazione di contenuti e

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:

provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

9



Ferrara città del Rinascimento
e il suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

prescrizioni del nuovo PIAE 2009-2028, adottato ed in salvaguardia nonché prossimo alla definitiva approvazione prevista entro la fine del prossimo mese di maggio.

Le previsioni dei siti estrattivi da cui recuperare i materiali necessari all'opera dovranno rispettare le indicazioni del PIAE o proporre ad esso varianti solo se non altrimenti raggiungibile la situazione necessaria per l'opera. A tal proposito si ricorda che il PIAE adottato, come del resto quello vigente, contengono già disposizioni per variare la programmazione poliennale delle estrazioni a seguito della effettiva attivazione (progetto almeno definitivo approvato) di nuove infrastrutture di rilievo sovra provinciale, assegnando i nuovi quantitativi così determinati ai poli esistenti. Poli che, già dal PIAE vigente, sono stati dimensionati su superfici territoriali idonee all'attività estrattiva sufficientemente ampie per consentire ampliamenti delle cave attive e/o apertura di nuove cave.

Si rammenta infine che sia il PIAE vigente che il nuovo adottato contengono disposizioni per favorire il recupero e reimpiego dei materiali provenienti da opere di trasformazione permanente del territorio, possibilità che si ritiene opportuno venga attentamente considerata nell'ambito di valutazione della nuova autostrada, anche in relazione alle possibili opere di mitigazione e di compensazione realizzabili contestualmente nei territori attraversati dalla infrastruttura.

Pertanto gli elaborati PP. 02.19.01, PP. 02.02.01b, PP. 02.18.03.03 e PP. 02.19.03 dovranno essere rivisti ed adeguati a quanto previsto dalla pianificazione settoriale provinciale vigente.

Infine si ricorda che le valutazioni sulle modalità di gestione e di abbandono finale delle eventuali nuove cave da aprire in connessione al progetto, dovranno essere effettuate dalla Commissione Cave provinciale nell'ambito del sub-procedimento di autorizzazione della/e cava/e medesima/e.

Valutazione delle interferenze con il "Programma per la realizzazione della Rete Provinciale dei percorsi ciclabili" (specifica del PTCP) - approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 8/5147 del 13 febbraio 2002 -

Le tematiche inerenti la mobilità ciclabile sono trattate in particolare nei seguenti elaborati del progetto preliminare esaminato (sottoprogetto riguardante i percorsi ciclabili):

- *Elab. N. PP.01.12.01 - Relazione;*

In premessa è ribadita l'importanza che la mobilità lenta e la rete degli itinerari ciclo-pedonali ha assunto in questi anni, per la mobilità urbana, per la valorizzazione naturalistico e architettonica del territorio. Tale tendenza è recepita nei PTCP provinciali, includendo anche i progetti ciclabili di Eurovelo e BicItalia quale opportunità di sviluppo turistico locale.

Nella relazione è illustrato il solo progetto per la realizzazione di una pista ciclabile di L=10.988 m in affiancamento al tracciato esistente dal km 21+964 presso Mirandola (MO) al km32+831 presso Massa Finalese (MO).

- *Elab. N. PP.01.12.02.01 - tavola in scala 1:25.000: Riferimenti territoriali e stato della mobilità ciclabile esistente e prevista 1/3 (provincia di Reggio Emilia e Modena);*
- *Elab. N. PP.01.12.02.02 - tavola in scala 1:25.000: Riferimenti territoriali e stato della mobilità ciclabile esistente e prevista 2/3 (provincia di Modena);*

Nella tavola è indicata la pista ciclabile proposta di L=10.988 m in affiancamento al tracciato esistente dal km 21+964 presso Mirandola (MO) al km 32+831 presso Massa Finalese (MO);

- *Elab. N. PP.01.12.02.03 - tavola in scala 1:25.000: Riferimenti territoriali e stato della mobilità ciclabile esistente e prevista 3/3 (provincia di Ferrara).*
- *Elab. N. PP.01.12.03.01 - tavola in scala 1:5.000: planimetrie di progetto, profilo longitudinale e sezioni tipo. Tav. 1/3;*

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

10



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

- *Elab. N. PP.01.12.03.02 - tavola in scala 1:5.000: planimetrie di progetto, profilo longitudinale e sezioni tipo. Tav. 2/3;*
- *Elab. N. PP.01.12.03.03 - tavola in scala 1:5.000: planimetrie di progetto, profilo longitudinale e sezioni tipo. Tav. 3/3;*

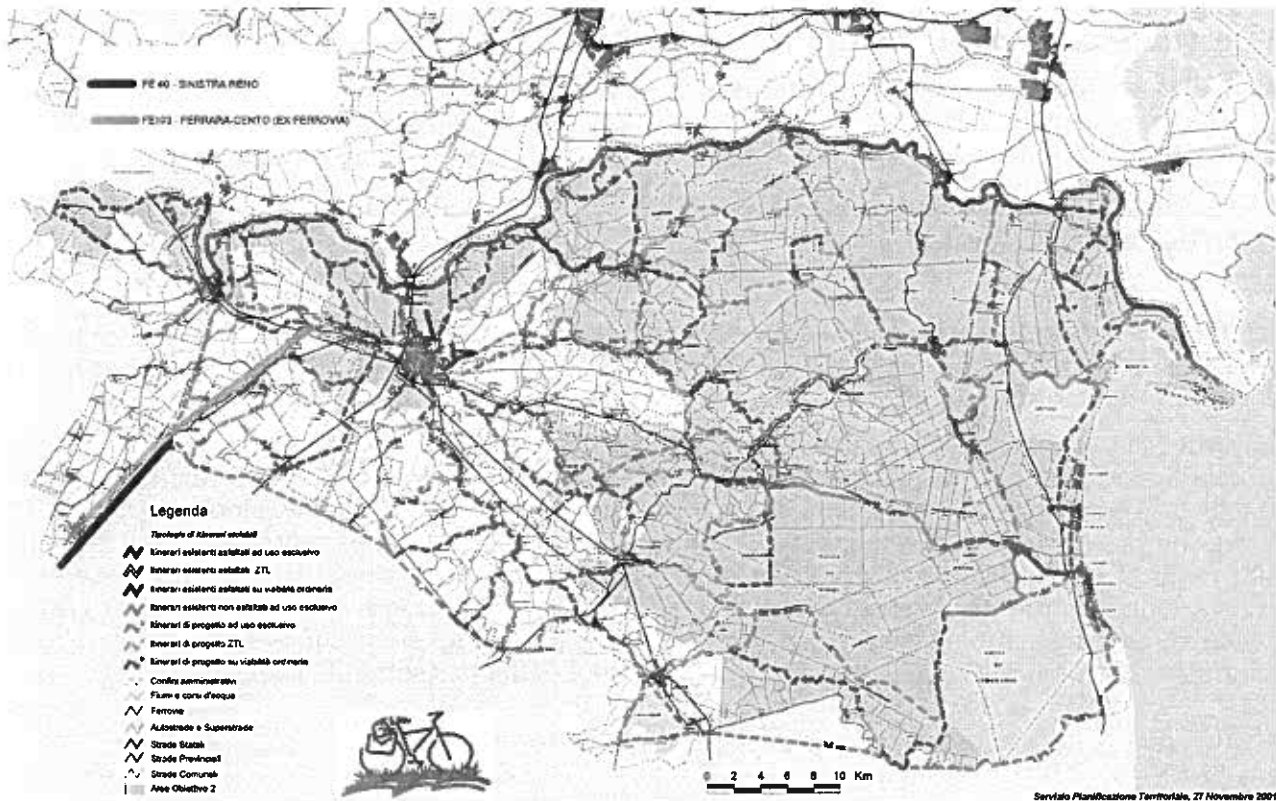
Nelle ultime tre tavole viene illustrato dettagliatamente il percorso e le opere d'arte che devono essere realizzate per dare continuità agli 11 km di nuova pista ciclabile progettata in territorio modenese.

In riferimento agli elaborati sopra richiamati si evidenzia quanto segue al fine di adeguare la progettazione dell'infrastruttura.

La Emilia Romagna è una delle regioni con il maggior indice di utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto ed, in particolare, la città di Ferrara (chiamata anche la *città delle biciclette*) è considerata, con il suo 28% di modal split, una delle capitali italiane.

La Provincia di Ferrara ha redatto il "Programma per la realizzazione della rete provinciale dei percorsi ciclabili" approvato con DCP nn. 8/5147 in data 13.02.2002, quale piano settoriale, anche ai sensi della L. 366/1998, che sarà integrato nella prossima revisione del PTCP. Tale piano ha previsto la realizzazione di 67 itinerari utilizzando principalmente le dorsali costituite dai fiumi e canali e l'utilizzo di strade minori a basso traffico veicolare, nonché recependo le indicazioni dei progetti di Eurovelo e Bicitalia, al fine di valorizzare gli ambiti caratterizzati da valenze naturalistiche, paesaggistiche ed architettoniche. Oggi si possono contare circa 550 km di itinerari ciclabili realizzati dei quali circa 440 km a viabilità riservata ciclabile.





Si condivide la scelta di individuare, all'interno della documentazione progettuale, una sezione tematica specifica che affronti il tema dell'interferenza tra le infrastrutture di progetto e la rete dei percorsi ciclopedonali esistenti e della pianificazione territoriale.

Si evidenzia tuttavia che la documentazione analizzata nella fase di costituzione del quadro conoscitivo non ha preso in considerazione quanto prodotto dalla Provincia di Ferrara in riferimento al "Programma per la realizzazione della rete provinciale dei percorsi ciclabili", approvato con DCP nn. 8/5147 in data 13.02.2002, ed allo stato di fatto pubblicato sulla Carta Geografica Unica (www.cgu-ferrara.it) ed individuato con specifico grafo denominato *Itinerari ciclopedonali*. Infatti, nella tav. PP.01.12.02.03, riguardante il territorio della provincia di Ferrara, non sono indicati grafi inerenti la mobilità lenta, esistente e di progetto, riferiti alle piste ciclabili. Si chiede pertanto in fase di redazione del piano definitivo di integrare tali informazioni.

Inoltre lo stato di conoscenza delle infrastrutture ciclabili della provincia è stato argomento di progetti quali il "Servizio per la messa in sicurezza delle reti ciclabili extraurbane attraverso la qualificazione dell'integrazione modale treno-bici" nel 2007-2008 e l'"Atlante regionale dell'intermodalità treno-bicicletta" nel 2010, promossi e coordinati dalla Regione Emilia Romagna in collaborazione con le Province ed alcuni Comuni.

L'approfondimento di tali studi avrebbe reso evidente l'interferenza tra l'autostrada Cispadana e la fitta rete di percorsi ciclabili presenti e progettati nel territorio ferrarese consentendo di individuare potenziali nuovi percorsi ciclabili che possono essere proposti/progettati, nell'ambito degli interventi di mitigazione e/o riqualificazione ambientale legati alla realizzazione dell'opera, in accordo con gli enti territoriali locali.

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:
 provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

12

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

Sulla base di quanto sopra, si ritiene necessario che nel progetto definitivo venga prevista la progettazione e realizzazione di uno dei 2 percorsi del territorio ferrarese (circa 11 km) di seguito indicati:

- il lotto dell'itinerario FE40-Sinistra Reno da Cento a Sant'Agostino;
- il completamento dell'itinerario FE103 sull'ex ferrovia dismessa Ferrara-Cento-S.Giovanni in Persiceto, con la realizzazione dei tratti mancanti (sistemizzato e ridenominato FE108 nello studio per l'aggiornamento della rete ciclabile provinciale in fase di perfezionamento).

In tale sede si consiglia altresì di valutare con attenzione la pigmentazione dell'intero percorso ciclabile; eventualmente, ipotizzando la colorazione della superficie solo in corrispondenza di attraversamenti e punti particolari.

Opere di compensazione

Si ritiene opportuno prevedere, tra le opere di compensazione, la realizzazione di opere (casse di laminazione, canali etc) di salvaguardia e miglioramento dell'assetto idraulico, particolarmente critico nell'area contese, sulla base dei progetti elaborati o in corso di elaborazione da parte del Consorzio Generale di Bonifica e previsti in specifici accordi tra tutti gli enti interessati.

Ulteriori Osservazioni su aspetti particolari:

In riferimento alla **Pianificazione Comunale** – I Comuni della Provincia di Ferrara interessati dal tracciato dell'infrastruttura di progetto risultano essere Cento, Sant'Agostino, Poggiorenetico, Ferrara.

I suddetti Comuni sono dotati di PSC (Piano Strutturale Comunale di cui alla LR 20/00), in particolare: nel Comune di Ferrara vige il PSC approvato nel 2009, mentre negli altri Comuni il PSC è stato adottato e risulta attualmente in regime di salvaguardia.

Nel Quadro di riferimento Programmatico (elab. PP.02.02.01 a), il capitolo riguardante gli "Strumenti Urbanistici Comunali che interessano i siti di intervento" riporta la situazione ante 2008 (dal momento che il PSC del Comune di Ferrara è stato adottato ed è entrato in regime di salvaguardia nel settembre 2007).

Occorre che il quadro di riferimento programmatico venga aggiornato tenendo conto di quanto sopra.

Inoltre la pianificazione strutturale dei Comuni interessati tratta e contempla, in vario modo, l'infrastruttura di progetto, solitamente con la previsione del relativo corridoio (seppure talvolta da aggiornare); analogamente la VALSAT dei PSC tratta e contempla problematiche connesse all'infrastruttura (interferenze, criticità ambientali, ecc.) con le quali sarebbe opportuno un confronto, pur tenendo conto che le procedure di approvazione dell'infrastruttura in esame comporteranno il necessario e conseguente adeguamento degli strumenti di pianificazione Comunali.

Contributo Settore Ambiente

Elaborato di riferimento	tema	Osservazione
PP 02 02 01a	Q. rif programmatico	1. il quadro di riferimento programmatico dovrà comprendere una valutazione della coerenza del progetto con il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (PTRQA) provinciale approvato, con aggiornamento dei riferimenti riportati a

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

13



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

		<p>pag.99 della relazione. Si ricorda che il PTRQA in qualità di piano di settore a valenza territoriale è, ai sensi dell'art. 10 della L.R. n. 20/2000, parte integrante del PTCP della Provincia di Ferrara e, quale fonte normativa, produce i suoi effetti nei confronti di tutti i soggetti, pubblici e privati, secondo le modalità previste dal PTRQA stesso. Si chiede dunque di considerare il PTRQA in ogni sua parte: Quadro Conoscitivo, Relazione di Piano, Norme Tecniche di Attuazione, VALSAT, con particolare riferimento agli artt. 4, 5, 6 comma 2, 9, 25 comma 3 punto d), 27 delle Norme Tecniche di Attuazione, al capitolo 8.1.1 della Relazione di Piano e alla VALSAT.</p> <p>2. aggiornare la relazione con i contenuti del terzo PIAE della Provincia di Ferrara, attualmente adottato e di prossima approvazione, sul quale la Regione Emilia Romagna ha espresso il parere motivato VAS con DGR 263/11 del 28/2/2011.</p>
PP 02 02 01b	Q. rif progettuale	<p>3. aggiornare il paragrafo B.3.1, a pag. 71, relativo alle modalità di gestione dei materiali di scavo, coerentemente con le indicazioni della normativa vigente.</p> <p>4. si suggerisce di aggiornare i riferimenti normativi in materia di acque e scarichi indicando il Dlgs 152/06 in vece del Dlgs 152/99.</p> <p>5. in considerazione dei numerosi recettori presenti in prossimità del tracciato stradale e dei superamenti dei valori limite acustici rilevati, per diversi recettori prossimi alla sede stradale sia dell'arteria autostradale che della viabilità di collegamento in sede di progetto definitivo dovranno essere elaborati gli studi di impatto acustico e dimensionate le necessarie misure di mitigazione dell'impatto generato</p> <p>6. sistema di gestione delle acque di piattaforma: il sistema appare in generale abbastanza complesso per quanto attiene alla gestione e manutenzione delle vasche e degli impianti di sollevamento e richiede l'impiego di energia elettrica; si ritiene quindi opportuna una specificazione relativa alle modalità e ai costi di gestione del sistema ed in particolare un approfondimento relativo alla gestione delle acque di piattaforma in occasione dell'interruzione dell'approvvigionamento di energia elettrica.</p> <p>7. per la gestione delle acque di piattaforma si è fatto riferimento alle disposizioni del cap. 8 della D.G.R. 286/05 previste per le aree</p>

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail:

provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386

14



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

		<p>produttive/industriali, che prevede trattamenti più spinti, invece la gestione delle acque meteoriche di dilavamento a servizio delle reti stradali e autostradali è disciplinata al cap. 7 della medesima D.G. R. Si propone quindi di applicare i sistemi di tipo naturale previsti in questo capitolo, quali la fito-depurazione o le fasce filtro/fasce tampone, caratterizzati da costi di impianto e di esercizio molto contenuti.</p> <p>8. Al contrario per il trattamento e lo smaltimento delle acque di dilavamento delle autostazioni è proposta una rete di fossi filtro. Si pone in evidenza che allo stato attuale, queste acque sono classificate "produttive" e soggette ad un regime autorizzativo che prevede la raccolta della prima pioggia calcolata sui primi 5mm di pioggia ed il trattamento di sedimentazione e disoleazione.</p> <p>9. sistema di gestione delle acque di piattaforma: la relazione descrive il dimensionamento del sistema di gestione come finalizzato al raggiungimento dell'"invarianza idraulica": si ritiene opportuna una verifica del dimensionamento di progetto con le indicazioni del Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara e i suoi atti regolamentari in materia di invarianza idraulica.</p> <p>10. consumo di suolo: dalle tavole di progetto si evince che è prevista la realizzazione delle aree di servizio divise per senso di marcia; al fine di limitare al massimo il consumo di suolo si ritiene necessario un approfondimento relativo alla possibilità di realizzare aree di servizio uniche fruibili da ambedue i sensi di marcia, mediante l'utilizzo di sovrappassi o sottopassi di collegamento</p>
<p>PP 02 02 01e</p>	<p>Impatti ambientali del progetto e interventi di mitigazione</p>	<p>11.in relazione agli impatti generati, i quali si connotano perlopiù come impatti di carattere permanente, si ritiene necessario elaborare una proposta-quadro di interventi compensativi dell'impatto ambientale generato a carico delle diverse componenti ambientali con particolare riferimento alla componente aria, acqua e al consumo di suolo e apertura nuove cave, da affiancare agli interventi di mitigazione previsti dal progetto preliminare.</p> <p>12.in riferimento alle stime di concentrazioni di inquinanti prodotti rispetto ai recettori più esposti si ritiene necessario considerare, oltre ai parametri NO2 e PM10, anche il benzene, per i suoi noti effetti cancerogeni</p> <p>13.in riferimento alle stime di concentrazioni di</p>

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299478 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

15

<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

		<p>inquinanti prodotti rispetto ai recettori più esposti si evidenzia un errore metodologico sistematico nell'interpretazione dei dati di stima: si confrontano infatti - erroneamente - gli incrementi stimati di concentrazione dell'inquinante direttamente con il limite normativo, senza tenere in alcun conto lo stato critico di partenza. Vista la disponibilità di dati contenuti nel PTRQA - aggiornabili con i dati che giornalmente vengono monitorati dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria gestita da ARPA Ferrara - si chiede di sommare, nel confronto con i valori limite normativi, gli incrementi stimati alle concentrazioni di inquinanti già esistenti.</p> <p>14. in riferimento alle stime di concentrazioni di inquinanti prodotti rispetto ai recettori più esposti si chiede di considerare anche la formazione di PM10 secondario da NO2</p> <p>15. Con riferimento all'art. 6 comma 2 e all'art. 27 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Ferrara e agli obiettivi di risanamento che la Provincia di Ferrara ha adottato (cfr. cap. 8.1.1 della Relazione di Piano) si richiede un esplicito confronto tra le stimate emissioni inquinanti prodotte dall'opera nel territorio della provincia di Ferrara e gli obiettivi di risanamento al 2012 previsti dalla tab. A della suddetta Relazione di Piano, in relazione alle percentuali di riduzione che interessano anche l'opera in oggetto nel suo attraversamento del territorio provinciale, considerando l'effetto delle opere di mitigazione previste.</p> <p>16. Si chiede che, in ottemperanza all'art. 25 comma 3 delle Norme Tecniche del Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Ferrara, il tracciato sia dell'arteria autostradale che della viabilità di collegamento - rispetto ad insediamenti residenziali, sanitari o scolastici - dovrà essere previsto a distanze (calcolate su proiezione orizzontale) non inferiori alle seguenti: - m 50 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete di base di interesse regionale, della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale e delle strade classificate come strade di scorrimento; - m 150 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete autostradale e "grande rete" di interesse nazionale/regionale'.</p>
--	--	--



		<p>17. si chiede di considerare opere di mitigazione/compensazione anche per gli incrementi di emissioni di gas serra, con particolare riferimento all'incremento di emissioni di CO2 causate dall'utilizzo dell'opera in oggetto</p> <p>18. E.5.1. Impatti in fase di cantiere (pag.87 e segg.): in riferimento al citato "riutilizzo" dei fanghi bentonitici utilizzati per la realizzazione delle fondazioni profonde delle opere maggiori, si richiede una verifica di tale previsione rispetto alla vigente normativa in materia di rifiuti, aggiornando altresì i riferimenti normativi citati in materia di siti contaminati (Dlgs 152/06)</p> <p>19. maceri: nella trattazione vengono citati interventi di "bonifica di maceri" conseguenti alla realizzazione del tracciato autostradale. Si ritiene che per la realizzazione di tali interventi debba essere valutato il valore di ogni macero, prevedendo idonee misure di mitigazione e/o compensazione in ragione dell'impatto subito dal territorio per la sottrazione di habitat e tutela della fauna minore</p> <p>20. acque sotterranee - interventi di mitigazione (pag.267): in relazione alle misure di mitigazione per gli impatti generati sulle acque sotterranee, con particolare riferimento alla protezione dell'acquifero A1 da eventuali contaminazione conseguenti alla relazione di fondazioni profonde per le opere maggiori, si ritiene opportuno aggiornare il quadro conoscitivo e quindi le previsioni delle misure di tutela, anche in relazione allo studio condotto dalla Provincia di Ferrara "Risorse idriche sotterranee della Provincia di Ferrara" (2007)</p>
	<p>Sistema di esazione</p>	<p>21. la previsione di progetto delle autostazioni indica la scelta dell'esazione del pedaggio con l'utilizzo di un casello; anche in previsione della connessione dell'asse autostradale Cispadano con la E55, per mezzo dell'attuale Raccordo Autostradale Fe-Portogarbaldi, per la quale è previsto un sistema di esazione "a portale", si ritiene opportuno prevedere un approfondimento progettuale relativo alle modalità di recupero e rinaturalizzazione con rimessa in pristino delle aree di suolo sottratte per la realizzazione delle autostazioni, che il Concessionario dovrà realizzare nel momento in cui verrà unificato il sistema di esazione dei diversi tratti della rete autostradale</p>



	Riferimenti normativi	22. si ritiene necessario un aggiornamento dei diversi elaborati per quanto riguarda i riferimenti normativi indicati in materia di Valutazione di Impatto Ambientale in quanto risultano non del tutto corretti e aggiornati
--	-----------------------	---

Contributo Settore Agricoltura e Sviluppo Economico

Elaborato di riferimento	tema	Osservazione
PP 02.02.01e	Impatti ambientali del progetto e interventi di mitigazione	<ol style="list-style-type: none"> 1. in relazione agli impatti generati, i quali si connotano perlopiù come impatti di carattere permanente, si ritiene necessario elaborare una proposta-quadro, di maggior dettaglio, di interventi compensativi dell'impatto ambientale generato a carico delle diverse componenti ambientali con particolare riferimento alla componente faunistico - vegetazionale e alla apertura nuove cave, da affiancare agli interventi di mitigazione previsti dal progetto preliminare. 2. si richiede lo studio d'incidenza per i siti "rete natura 2000" interessati, in considerazione delle proposte progettuali definite anche se a livello preliminare, in quanto è necessario fin da ora accertare la presenza o meno di impatti significativi su habitat e/o specie di importanza comunitaria. 3. maceri: nella trattazione vengono citati interventi di "bonifica di maceri" conseguenti alla realizzazione del tracciato autostradale. Si ritiene che per la realizzazione di tali interventi debba essere valutato, in modo specifico e dettagliato, il valore naturalistico di ogni macero, prevedendo idonee misure di mitigazione e/o compensazione in ragione dell'impatto subito dal territorio per la sottrazione di habitat e tutela della fauna selvatica e/o minore. 4. per quanto concerne l'attraversamento della ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico" in località S.Agostino (FE) sarebbe auspicabile che il tracciato precedente e seguente al viadotto di attraversamento venisse eseguito in trincea e non in rilevato, per mitigare l'impatto sulle specie faunistiche frequentanti il sito. 5. con riferimento agli interventi di afforestazione si richiede un maggior dettaglio relativamente all'ubicazione degli interventi previsti e si sconsiglia l'utilizzo tra le specie arboree del Frassino maggiore



<p>PP 02.19.01</p>	<p>Cave e aree di deposito definitivo</p>	<p>6. la previsione di creazione di un nuovo Polo FE4 in area golenale -Comune di Ferrara, in prossimità del viadotto dell'autostrada A13 definisce l'intervento all'interno del perimetro della ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico". Si evidenzia che in base a quanto indicato dalla delibera regionale n.1224 del 2008 "misure di Conservazione per la gestione delle Zone di Protezione Speciale" la realizzazione di nuovi poli estrattivi non previsti dalla Pianificazione esistente alla data del 7/11/2006 risulta essere vietata.</p>
--------------------	---	---



PROVINCIA DI FERRARA

SETTORE TECNICO

OGGETTO:

AUTOSTRADA CISPADANA

(VERBALE D'INTESA RER - PROVINCIA - COMUNI)

TAVOLA:

1

ELABORATO:

PLANIMETRIA GENERALE

ELABORAZIONE GRAFICA:

Geom. Andrea Frabetti






DATA:

24/4/2011

SCALA:

1:25.000

LEGENDA

-  OPERE INTEGRATIVE NUOVA VIABILITA' (TRIRER)
-  VIABILITA' SECONDARIA CONFERMATA (NELLA PROPOSTA DI AUTOSTRADA CISPADANA)
-  VIABILITA' SECONDARIA IN VARIANTE ALLA PROPOSTA DI AUTOSTRADA CISPADANA
-  AUTOSTRADA CISPADANA
-  STRADE PROVINCIALI

-  COMUNE DI CENTO
-  COMUNE DI SANT AGOSTINO
-  COMUNE DI MIRABELLO
-  COMUNE DI BONDENO
-  COMUNE DI POGGIO RENATICO
-  COMUNE DI VIGARANO MAINARDA
-  COMUNE DI FERRARA

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
(Dott. Ing. Mauro Monti)

