



## Provincia di Modena

Il Presidente

Prot. 47612/11.2 f.36

Modena, 17 Maggio 2011

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2011. 0123627

del 18/05/2011

Mitt.: PROVINCIA DI MODENA

All'Assessore a  
Programmazione territoriale, Reti di  
Infrastrutturali materiali e immateriali,  
Mobilità, Logistica e Trasporti

Alfredo Peri

Al Direttore Generale Reti Infrastrutturali,  
Logistica e Sistemi di Mobilità

ing. Paolo Ferrecchi



**Oggetto: Autostrada regionale Cispadana – Conferenza di Servizi sul Progetto Preliminare ex art. 14bis della legge 241/1990.**

### **Parere della Provincia di Modena**

Facendo seguito alla Vs. nota prot. 2010.0323019 del 29.12.2010, con la quale è stata convocata la Conferenza di Servizi Preliminare sul progetto preliminare relativo all'Autostrada regionale Cispadana, ex art. 14<sup>bis</sup> della Legge 241/90 e alla successiva nota prot. 2011.0077348 del 25.03.2011, con la presente si formalizza il parere di questa Amministrazione in merito all'oggetto.

Preliminarmente si osserva che, come ribadito dalle SS.LL. in più occasioni nel corso delle varie sedute tenutesi nell'ambito della Conferenza di Servizi in oggetto, nella presente fase le Amministrazioni sono tenute ad esprimersi relativamente al solo tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana, restando demandata alla fase successiva di validazione del progetto definitivo dell'opera tutta la discussione in merito agli aspetti più specifici dell'infrastruttura (quali ad es. mitigazioni ambientali, cantierizzazioni, acquisizione delle aree, etc.), allorquando gli stessi troveranno adeguata definizione progettuale rispetto a quanto risulta al momento attuale, stante il livello di approfondimento sommario tipico della progettazione preliminare.

E' a tale fisiologico livello di definizione che si ritiene sia naturalmente da ascrivere il modesto approfondimento che, a parere della scrivente Amministrazione, emerge dall'esame del progetto relativamente a taluni aspetti che, del resto, non potranno che essere puntualizzati successivamente alla conferma del tracciato stradale.

Tutta la fase di studio e approfondimento sul progetto preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana è stato svolto di concerto con l'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e con il Comune di Novi, al cui documento si rimanda per quanto attiene la disamina degli aspetti di tipo generale in esso trattati, che si intende condivisa dalla Provincia di Modena.

Conseguentemente, al fine di non fornire indicazioni inutilmente ridondanti, nel seguito ci si esprimerà esclusivamente in merito agli aspetti del tracciato autostradale che hanno diretta ricaduta sulla rete stradale di stretta competenza di questa Amministrazione, esaminando quindi punto per punto tutte le interferenze con le sole strade Provinciali che l'Autostrada Cispadana intercetta nel suo percorso da Ovest verso Est.



## Provincia di Modena

Il Presidente

### **OSSERVAZIONI DI CARATTERE PUNTUALE**

#### Comune di Novi di Modena

##### **Intersezione con SP413 “Romana” alla progr. autostradale km. 7+150 ca.**

La soluzione adottata per risolvere l'interferenza non modifica l'assetto plano-altimetrico della SP413, che viene sottopassata dall'Autostrada, pertanto è condivisa. Particolare attenzione dovrà essere posta in sede di progettazione definitiva nell'individuazione di soluzioni che non interrompano in corso d'opera il transito sulla SP413, trattandosi di collegamento primario non fungibile.

#### Comune di Concordia sulla Secchia

##### **Interferenze con SP8 “di Mirandola” e SP5 “di Cavezzo”**

opere progettuali: MO01 – rotonda fra via Boccaletta e SP8

MO02 – variante sud all'abitato di Concordia

La soluzione adottata non risulta condivisibile. In linea di principio, sarebbe preferibile prolungare il tracciato sud della variante connettendolo direttamente con la prevista rotonda sull'attuale SP8, poco a nord di via Viazzolo. Siffatta soluzione renderebbe inutile, ai fini della rete stradale provinciale, il collegamento fra quest'ultima rotonda e via Boccaletta.

Tale soluzione, ottimale ai fini della rete stradale provinciale, risulta invece problematica per il Comune di Concordia, che richiede la collocazione della variante a nord dell'Autostrada, in adiacenza ad essa. Qualora pertanto si opti per tale soluzione, questa Amministrazione non dissente e, al riguardo, segnala che, anche in tale configurazione, il collegamento in sovrappasso fra via Boccaletta e la SP8 (intersecante l'Autostrada Cispadana al km. 11+700 ca.) appare poco funzionale e gravemente impattante, pertanto ne propone l'eliminazione. La continuità del tracciato attuale della SP8 in corrispondenza dell'abitato di Vallicella potrà essere garantito modificando la livelletta del tracciato autostradale in modo da consentire lo scavalco della SP8 che, in ogni caso, dovrà mantenere l'attuale sedime plano-altimetrico. Anche in questo assetto, resta confermata la previsione progettuale di ristrutturazione a rotonda del nodo costituito dall'intersezione fra la SP5 e le vie Andreola e per S.Possidonio. Ad essa si aggiunge la necessità di una rotonda a nord del tracciato autostradale, per connettere alla SP5 il tracciato della variante. Per una migliore comprensione della proposta alternativa si rimanda al documento predisposto dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi.

In relazione all'importanza che assumerà il nodo, attualmente semaforizzato, all'intersezione fra SP5 e SP8 in corrispondenza dell'abitato di Concordia, si ritiene infine necessario prevederne la ristrutturazione a rotonda.



## Provincia di Modena

Il Presidente

### Comune di S.Possidonio

#### **Interferenza con SP8 “di Mirandola”**

La prevista intersezione a rotatoria con la viabilità di accesso al nuovo casello autostradale è condivisa. Si rimanda a quanto indicato nelle considerazioni generali per quanto attiene il tratto complessivo della SP8 fra Concordia e Mirandola.

#### **Effetti sulla SP11 Diramazione per Mirandola**

Oltre a quanto già illustrato nel documento a cura dell'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e del Comune di Novi, che si condivide, il progetto deve ricomprendere l'adeguamento del tratto che si sviluppa per circa 500 mt a nord della prevista rotatoria all'intersezione con via S.Martin Carano (dal km 2+600 ca. al km. 3+100 ca.), in quanto pesantemente inadeguato a supportare il traffico che su di esso transiterà per effetto del richiamo costituito dal casello autostradale di S.Possidonio.

Si ritiene accettabile la soluzione prevista per lo scavalco dell'asse autostradale. Appare altresì evidente che, qualora si intenda adeguare in trincea o semitrincea la livelletta autostradale di progetto in base alle richieste dell'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e del Comune di Novi, tale soluzione non può che essere considerata migliorativa di quella già proposta.

### Comune di S Felice sul Panaro

#### **Intersezione con SP8 “di Mirandola” – Diramazione per S.Felice alla progr. autostradale km. 27+500 ca.**

La soluzione progettuale, che prevede il sovrappassaggio della SP8 – Diram. per S.Felice ad Ovest dell'attuale tracciato, pare più opportunamente riconfigurabile ad Est dello stesso, prevedendo la connessione diretta fra l'intersezione fra SP8 e via Rotta (circa 230 mt. a nord della rotatoria Nord di progetto) e la via Villa Gardè, all'altezza del Fondo Magnana, praticamente in corrispondenza dell'innesto con l'attuale tracciato della SP8 – Diramazione per S.Felice. L'intersezione con l'Autostrada Cispadana verrebbe così a collocarsi approssimativamente al km. 28+150.

In alternativa, la soluzione individuata nel documento predisposto dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi, seppure a parere della scrivente Amministrazione meno funzionale, può tuttavia essere considerata condivisibile. Appare parimenti condivisibile l'ipotesi di mantenere la sede stradale della SP8 sull'attuale sedime plano-altimetrico, senza significative alterazioni, mantenendo in quota il tracciato autostradale in forza degli adiacenti scavalco della ferrovia BOVR a ovest e del canale Diversivo Burana a est.

#### **Intersezione con SP9 “Imperiale” alla progr. autostradale km. 30+460 ca.**

Non vi sono controindicazioni né alla soluzione del Progetto Preliminare, né alla soluzione individuata nel documento predisposto dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi. E' inoltre possibile valutare, di concerto con il Comune di San Felice, la possibilità di eliminare la rotatoria



## Provincia di Modena

---

Il Presidente

prevista al piede della rampa nord del cavalcavia, che pare superflua in relazione al numero di utenze effettivamente servite sul tratto di attuale SP9 interrotto in loc. "Cà Bassa".

Analogamente al caso precedente, appare condivisibile anche l'ipotesi di mantenere la sede stradale della SP9 sull'attuale sedime plano-altimetrico, senza significative alterazioni, sovrappassandola con il tracciato autostradale.

### Comune di Finale Emilia

#### **Interferenza con SP468 "di Correggio"**

opera progettuale: MO07 Viabilità di collegamento tra la S.C. Salde Entra ed il polo industriale di Finale Emilia.

Il ramo che dalla SP468 in loc. Impianto Castello va verso la rotatoria di progetto in loc. "Casa S.Geminiano" non appare strettamente funzionale alla rete provinciale, pertanto si ritiene possa essere eliminato unitamente a quest'ultima rotatoria. Tale indicazione risulta in linea con gli orientamenti del Comune di Finale Emilia. La presenza di tale ramo, in ogni caso, non ha particolari controindicazioni sulla rete provinciale, fatto salvo il fatto che, qualora si stabilisse di mantenerlo, si ritiene necessario sia svincolato a rotatoria all'intersezione con la SP468.

#### **Effetti sulla SP2 "Panaria Bassa"**

In virtù dell'aumento del traffico veicolare da e per il centro abitato di Finale Emilia si ritiene indispensabile prevedere la ristrutturazione a rotatoria dell'attuale intersezione a raso fra SP2 ed SP468 nei pressi della loc. "Canaletto".

Occorre prevedere un tracciato di scavalco del cavalcavia in loc. "Cà Bianca" più adeguatamente raccordato con il tracciato storico della SP2, distanziando dai punti di tangenza i rami di ingresso ai tratti dismessi della medesima SP2. Tale indicazione viene formalizzata sulla base dell'evidenza grafica del progetto preliminare, che probabilmente ha puramente carattere indicativo, a titolo di pro-memoria per la successiva fase di affinamento progettuale definitivo.

#### **Intersezione con la SP10 "di Finale Emilia" (SP41 "Riga" della Provincia di Ferrara)**

Le rotatorie alle testate delle rampe di accesso al cavalcavia alla progressiva autostradale km. 42+200 ca. paiono non necessarie ai fini della viabilità della Provincia di Modena, pertanto possono essere eliminate, a meno di diversi orientamenti dell'Amministrazione Comunale di Cento.



## Provincia di Modena

Il Presidente

### **OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

#### **Opere complementari all'Autostrada Cispadana**

L'Autostrada Regionale Cispadana assume per il territorio attraversato pieno rilievo nel momento in cui la sua funzione di collegamento dell'area nord con la rete nazionale delle autostrade, delle ferrovie, degli aeroporti e dei porti si esplicita riducendo i costi dei trasporti, costituendo un volano per gli investimenti nella logistica, riducendo i tempi di percorrenza del traffico locale diretto o proveniente dalle autostrade e decongestionando sia la rete stradale di rango inferiore che i centri abitati da questa attraversati, con particolare riguardo anche alle situazioni di emergenza determinate da eventuali chiusure totali o parziali di tratti autostradali.

La configurazione dell'attuale reticolo della viabilità ordinaria appare insufficiente ad affiancare un'autostrada senza idonei adeguamenti, pertanto il conseguimento degli obiettivi irrinunciabili dei quali si è detto non può prescindere dalla predisposizione di tutta una serie di interventi che si pongono come complementari all'infrastruttura principale in quanto tali da garantire l'accesso scorrevole ai caselli da tutti i punti del territorio ed in particolare dai poli industriali.

Il tracciato di progetto e la scelta di collocarvi in territorio modenese due autostazioni, che si condividono, assumono valenza positiva nel momento in cui tutta l'infrastruttura è calata in un contesto che la vede adeguatamente connessa con i vari poli industriali, al terziario ed ai centri abitati, senza appesantimenti sull'attuale rete stradale. Ciò implica che, sulla base dell'attuale assetto, il reticolo stradale debba essere necessariamente fatto oggetto degli investimenti significativi a suo tempo indicati con nota di questa Amministrazione prot. 10519/07.06.03.02 del 30.01.2008. In tale ottica, pertanto, riconfermando tutti gli interventi già segnalati con la nota citata ed integrati con la nota predisposta dall'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord e Comune di Novi (parte dei quali peraltro già ricompresi all'interno del progetto autostradale), si richiama ancora l'attenzione sui seguenti interventi ritenuti di particolare rilevanza da questa Amministrazione:

#### **SP8 "di Mirandola"**

Il tratto stradale della SP8 fra Concordia e Mirandola sarà il collettore principale sul quale è innestato il casello autostradale di S.Possidonio. Il livello di approfondimento degli studi di traffico effettuati non consente di stabilire in maniera esaustiva le reali condizioni di traffico che si veranno a determinare su questa infrastruttura. La definitiva conferma si avrà non appena saranno prodotti i necessari approfondimenti ad un livello di affinamento commisurato a quello del progetto definitivo e, in particolare, significativo ai fini della predisposizione dello studio di inserimento ambientale finalizzato all'espletamento della Valutazione d'Impatto Ambientale. Resta inteso sin da ora che, qualora i dati di traffico confermino l'inadeguatezza di questa infrastruttura, si renderà assolutamente imprescindibile procedere ad un adeguamento della sua sede stradale, lasciando indenne dai conseguenti oneri economici l'Amministrazione Provinciale.

#### **SP2 "Panaria Bassa"**

L'Autostrada Cispadana costituisce una fondamentale opportunità per lo sviluppo economico non solo per l'Area Nord della Provincia di Modena, ma anche per le sue aree più interne. Non può infatti essere dimenticato che tutta l'area gravitante attorno al Capoluogo può beneficiare grandemente degli effetti



## Provincia di Modena

Il Presidente

di questa grande via di collegamento Est-Ovest, non solo alternativa, ma prima ancora complementare all'Autostrada del Sole. Al riguardo, dunque, l'adeguamento delle principali gronde di raccordo Nord-Sud che si innestano sull'Autostrada Cispadana non può essere visto come un obiettivo disgiunto dalla realizzazione di quest'ultima. In quest'ottica si ritiene dunque fondamentale indicare nel completamento della tangenziale di Camposanto, in variante alle SP468 ed SP2, un intervento strategico al quale la Provincia di Modena conferisce alta priorità e sul quale, a conferma di ciò, la Regione Emilia Romagna ha già attivato il finanziamento del 1° lotto, attualmente in avanzata fase di esecuzione.

### **Valutazione dei flussi di traffico**

La complessiva disamina del progetto autostradale nel suo assetto definitivo non potrà prescindere da una capillare valutazione previsionale dei flussi di traffico. La documentazione facente parte del progetto preliminare dell'opera, come pure l'integrazione presentata lo scorso mese di aprile attiene ad un livello di approfondimento che non si ritiene possa consentire una valutazione esaustiva e definitiva in merito alla reale capacità della rete stradale ordinaria di sostenere i futuri flussi di traffico generati dall'Autostrada Cispadana.

Si rimanda pertanto tale valutazione all'esame di un'analisi che raggiunga un livello di approfondimento commisurato a quello del progetto definitivo dell'opera e, in particolare, significativo ai fini della predisposizione dello studio di inserimento ambientale finalizzato all'espletamento della Valutazione d'Impatto Ambientale, in modo da valutare in maniera più attendibile i flussi in aumento sulla rete stradale esistente e stabilire se essa dispone della dovuta capacità, ovvero se si rendono necessari interventi di potenziamento.

### **Rotatorie stradali sulla rete provinciale**

Il dimensionamento di tutte le rotatorie su viabilità provinciale dovrà essere conforme ai dettami del DM 1699 del 19/04/2006 e, in ogni caso, non potranno essere adottati diametri esterni inferiori a 32 mt. in ambito urbano e 38 mt. in ambito extraurbano.

### **Trasferimenti di competenze**

E' opportuno chiarire già in questa fase che i rami stradali esistenti della rete provinciale che risulteranno variati ovvero comunque non più funzionali dovranno essere declassati a viabilità comunale. Ciò assume particolare rilevanza per i tratti variati:

- della SP8 a Concordia;
- della SP468 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera MO06 – completamento tangenziale di S.Felice e Circonvallazione di Rivara;
- della SP468 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera MO07 - Viabilità di collegamento tra la S.C. Salde Entra ed il polo industriale di Finale Emilia;
- della SP468 ove variata per effetto della realizzazione dell'opera 1FE - Viabilità di adduzione al sistema autostradale – Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana.

Alle singole amministrazioni Comunali dovranno altresì essere assegnati in carico sia i percorsi pedonali e/o ciclabili previsti in progetto, sia le utenze elettriche (impianti di illuminazione,



## Provincia di Modena

Il Presidente

semaforizzazioni etc.) anche insistenti sulle nuove intersezioni progettualmente previste con la viabilità provinciale.

### **Formulazione rilievi al progetto in relazione al vigente PIAE 2009.**

Il vigente PIAE 2009, nella fase di pianificazione dei fabbisogni delle Argille e dei Limi ("terre fini di pianura"), ha ritenuto opportuno incrementare la disponibilità estrattiva di tali materiali, in particolare nella porzione settentrionale del territorio provinciale che presenta al riguardo una buona disponibilità, al fine di renderli utilizzabili anche per rilevati stradali di opere pubbliche importanti quali l'Autostrada Cispadana. A tale scopo, e con particolare riferimento a quest'ultima infrastruttura, sono state adeguatamente aumentate le potenzialità esistenti sul territorio.

Le previsioni delle "terre fini di pianura" definite appositamente per i fabbisogni di materiali utili alla realizzazione di infrastrutture fanno capo, in particolare, ai seguenti Poli più prossimi al tracciato autostradale, tre dei quali sono di nuova istituzione (punti 2, 3 e 4)

1. **Polo 15 "Ponte Motta"**, nei Comuni di Carpi (il PAE comunale è stato approvato contestualmente al vigente PIAE) e Cavezzo (il Comune ha richiesto alla Provincia l'esonero all'adozione del PAE comunale);
2. **Polo 23 "La Forna Pascoletti"** e **Polo 24 "Casa Storta"** in Comune di Finale Emilia (il Comune ha adottato la Variante generale al PAE con delibera C.C. n. 132 del 1/12/2010, e prossimamente darà avvio alle procedure di approvazione previste ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000 e s.m.i.);
3. **Polo 26 "Casa Giulia"** e **Polo 27 "Fondo Manarina"** in Comune di Mirandola (il Comune è in fase di avvio della redazione del PAE comunale);
4. **Polo 28 "Dogaro"** e **Polo 29 "Fondo Beneficio"** in Comune di S. Felice sul Panaro (il Comune deve provvedere ad adottare il PAE comunale);

Dall'esame dell'Elaborato PP.02.19.01 "Cave e aree di deposito definitivo" del Progetto Preliminare in oggetto, si rileva che al paragrafo "2.1.2. La pianificazione provinciale" non si fa riferimento alle previsioni del vigente PIAE 2009, in vigore dal 22 aprile 2009, bensì ad una pregressa Variante del 2004, e ciò benchè il Progetto dell'Autostrada Cispadana sia aggiornato al "Giugno 2010": la sezione denominata "Cave e aree di deposito definitivo" non risulta pertanto aggiornata. Nel citato elaborato, vengono richiamate solo le previsioni estrattive di limi sabbiosi riferiti al Polo 13 "Tre Olmi" in Comune di Modena, al Polo 14 "Il Cantone", nei Comuni di Modena e Soliera e al già citato Polo 15 "Ponte Motta" nei comuni di Carpi e Cavezzo, esistenti anche nella previgente pianificazione 2004, mancando pertanto il riferimento a tutti gli altri Poli sopra elencati, definiti nel PIAE 2009.

Nel successivo paragrafo "2.3. Proposte di poli estrattivi", viene proposta la "definizione dei poli estrattivi" utili alla realizzazione dell'Autostrada Cispadana, la cui localizzazione non tiene conto delle aree già inserite nel vigente PIAE nel territorio immediatamente limitrofo al tracciato autostradale, come indicato nel progetto preliminare. Il riferimento è ai "Poli di progetto" MO1, MO2, MO3, MO4, MO5, MO6 riportati nella "Carta delle cave" scala 1:25.000 (Elab. PP.02.19.03), la cui localizzazione non coincide con le aree estrattive previste nel vigente PIAE.

Il Progetto definitivo dell'autostrada Cispadana dovrà necessariamente aggiornare il riferimento al vigente PIAE 2009 ed alle previsioni dei Poli estrattivi in esso indicati e sopra richiamati.



## Provincia di Modena

---

Il Presidente

### **CONCLUSIONI**

Sulla base delle verifiche effettuate e delle concertazioni con le Amministrazioni territoriali interessate, la Provincia di Modena, per quanto riferito alla propria rete stradale esprime

### **PARERE FAVOREVOLE**

al tracciato dell'Autostrada Regionale Cispadana, così come prefigurato nel Progetto Preliminare approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n° 1756 del 22.11.2010, non ravvisando particolari motivazioni ostative all'assetto generale dello stesso.

Resta sin da ora inteso che l'assenso finale di questa Amministrazione al progetto nella globalità dei suoi contenuti tecnici, ambientali ed organizzativi sarà rilasciato nelle sedi istituzionali a ciò delegate, sulla base del Progetto Definitivo che il Concessionario andrà a sviluppare tenendo debito conto delle indicazioni fornite nel presente documento.

✕ il Presidente

Emilio Sabattini