

N. 446

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente definizione del procedimento per la realizzazione del progetto denominato «Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud»

(Parere ai sensi dell'articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e dell'articolo 3, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 29 agosto 2017)



*La Ministra
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/II/XVII/D303/17

Roma, 29 agosto 2017

Signor Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte della Commissione parlamentare per le questioni regionali, lo schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente la definizione, a norma dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, del procedimento per la realizzazione del prolungamento della corsia sud della Tangenziale di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano ed il casello autostradale di Modena Sud, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 7 agosto 2017.

Anna Finocchiaro,

Anna Finocchiaro

Sen. Pietro GRASSO
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA



Presidenza del Consiglio dei Ministri

SEGRETARIATO GENERALE

Dipartimento per il Coordinamento Amministrativo

UFFICIO PER LA CONCERTAZIONE AMMINISTRATIVA E MONITORAGGIO

RELAZIONE

Oggetto: Ministero infrastrutture e trasporti – Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena sud.

Proposta di ricorso alla procedura di cui al quarto comma dell'articolo 81 del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, come previsto dall'articolo 3, comma 4, del d.P.R. 18 aprile 1994, n. 383.

Con nota dell'8 febbraio 2017, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le infrastrutture, per i sistemi informativi e statistici – Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, ha rimesso alle valutazioni del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il mancato raggiungimento dell'intesa tra le amministrazioni interessate circa l'approvazione del progetto "Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena sud".

La predetta proposta ministeriale è stata inoltrata alla Presidenza del Consiglio dei ministri a seguito del parere negativo espresso dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, in sede di conferenza di servizi, convocata ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, "Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale".

1. Il procedimento previsto dall'articolo 81, quarto comma, del d.P.R. n. 616 del 1977, come richiamato dall'articolo 3, comma 4, del d.P.R. n. 383 del 1994.

Di seguito si fornisce una sintetica descrizione del procedimento in oggetto.

Per l'approvazione dell'intervento in oggetto, è stato seguito quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994, recante "Disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale", che all'articolo 2 prevede che l'accertamento di conformità delle opere di interesse statale "è fatto dallo Stato di intesa con la regione interessata" e, all'articolo 3, comma 1, prevede che qualora "dià esito negativo oppure l'intesa tra Stato e la Regione non si perfezioni entro il termine stabilito, viene convocata una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 2, comma 14, della legge 24 dicembre 1993, n. 537". Alla predetta conferenza partecipano la



Presidenza del Consiglio dei Ministri

SECRETARIATO GENERALE

Regione, gli enti locali interessati, le altre amministrazioni dello Stato e gli Enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa o a rilasciare pareri, autorizzazioni, approvazioni e nulla osta.

Il comma 4, del medesimo articolo 3, dispone che nel caso in cui al termine della conferenza di servizi non sia possibile adottare la determinazione conclusiva del procedimento a causa del dissenso espresso da un'amministrazione dello Stato preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o della salute e della pubblica incolumità, ovvero dalla regione interessata, si applica l'articolo 81, quarto comma, del d.P.R. n. 616 del 1977, per il quale *“si provvede sentita la Commissione interparlamentare per le questioni regionali con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro o dei Ministri competenti per materia.”*

2. Il progetto del prolungamento della tangenziale sud di Modena.

Il progetto riguarda il prolungamento della corsia sud della tangenziale sud di Modena, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena sud, e si propone quale parziale attuazione del piano regolatore comunale che prevede una viabilità a scorrimento con corsie separate a nord e a sud dell'autostrada A1, in coerenza con il quadro programmatico e di pianificazione trasportistica consolidato, a livello provinciale, nel piano territoriale di coordinamento provinciale.

Con nota del 27 ottobre 2015, Autostrade per l'Italia S.p.a. ha chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica, per l'opera in esame, al fine del **perfezionamento dell'intesa Stato-Regione** (dPR n. 383 del 1994) e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Il progetto in esame rappresenta la soluzione sviluppata da Autostrade per l'Italia S.p.a. dopo che la precedente era stata scartata a causa delle criticità derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessavano gli imbocchi della galleria artificiale prevista nel progetto stesso.

Il progetto trasmesso con la citata nota del 27 ottobre 2015 è stato validato tecnicamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali, con provvedimento n. 4289 del 15 maggio 2014, dopo l'espletamento, da parte della provincia di Modena, della procedura di *screening* VIA, terminata con atto n. 269 del 24 settembre 2013, che ha escluso la sottoposizione a VIA, ai sensi dell'articolo 10 della legge della regione Emilia-Romagna 18 maggio 1999, n. 9, fornendo prescrizioni e indicando alcuni interventi di mitigazione da adottare.

Nella conferenza di servizi, convocata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le infrastrutture, per i sistemi informatici e statistici, con nota del 27 novembre 2015, tutte le amministrazioni hanno espresso parere favorevole (seppure con prescrizioni) ad eccezione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, che ha espresso parere contrario perché **il tracciato dell'infrastruttura interferisce** con Villa San Donnino



Presidenza del Consiglio dei Ministri

SECRETARIATO GENERALE

Lonardi, area tutelata con un vincolo di interesse storico-architettonico. In particolare, l'infrastruttura interessa la parte finale del terreno di pertinenza della Villa, con il taglio di una porzione (circa 1000 mq. su 47.000 mq. di area soggetta a vincolo) consistente in prati a verde antistanti il giardino storico.

In ragione della mancata unanimità in sede di conferenza di servizi in ordine all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in attuazione del combinato disposto dall'articolo 81, quarto comma, del DPR n. 616 del 1977, e dall'articolo 3, comma 4, del DPR n. 383 del 1994, ha proposto la rimessione al Consiglio dei ministri, evidenziando che:

- il progetto *de quo* è inserito tra “*gli interventi previsti nell'ambito delle attività legate alla concessione per l'esercizio di tratte autostradali tra Autostrade per l'Italia S.p.a. ed ANAS – Convenzione unica del 12 ottobre 2007*”;
- la realizzazione dell'intervento garantisce “*il perseguimento di una serie di obiettivi di mobilità che ne sottolineano il peso strategico sia per il livello locale che per il più complesso ed articolato quadro trasportistico dell'alta pianura modenese*”;
- l'opera “*costituisce il naturale e logico completamento del sistema tangenziale cittadino*”;
- nel corso della procedura espletata “*non sono emerse soluzioni tecniche alternative*” in merito alla localizzazione dell'intervento.

Il medesimo Dicastero ha, inoltre, rappresentato di aver acquisito il **parere favorevole della regione Emilia-Romagna**, espresso con delibera 9 novembre 2016, e il **definitivo parere negativo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**, espresso con nota dell'8 settembre 2016 della Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara.

3. Istruttoria del Dipartimento per il coordinamento amministrativo

In ordine a tale procedimento, il Dipartimento per il coordinamento amministrativo ha convocato, in data 2 marzo 2017, una riunione di coordinamento istruttorio, per la successiva trasmissione dell'intero fascicolo al Consiglio dei ministri per il prosieguo della procedura prevista dall'articolo 81, quarto comma, del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616.

Nella predetta riunione, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha confermato il proprio dissenso e le altre amministrazioni hanno ribadito la posizione favorevole alla realizzazione del progetto. In particolare:

- il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** ha indicato che nella documentazione a corredo del progetto preliminare dell'intervento, sono riportate le elaborazioni e le analisi



Presidenza del Consiglio dei Ministri

SEGRETARIATO GENERALE

effettuate sul modello di macro-simulazione del traffico privato (che comprende anche i veicoli pesanti), che confermano la valenza trasportistica dell'opera.

Secondo il Dicastero la bretella consentirebbe di completare la funzionalità della tangenziale sud esistente, distribuendo in modo più bilanciato i percorsi tra i due svincoli autostradali di Modena; si creerebbe un itinerario esterno di scambio tra Modena e la zona sud-est del territorio provinciale, consentendo l'alleggerimento di alcune circolari al centro urbano modenese e di alcune viabilità di penetrazione. L'infrastruttura proposta costituirebbe un idoneo strumento volto ad alleggerire tratti e punti critici della viabilità locale, caratterizzati da notevolissimi volumi di traffico e connotati dalla presenza di "strozzature", dove vengono a formarsi code e rallentamenti, problematici anche **sotto il profilo della sicurezza stradale**. La fluidificazione del traffico, conseguente alla realizzazione dell'intervento, porterebbe ad una **riduzione del carico emissivo**, con significativi miglioramenti per **l'inquinamento ambientale**.

La medesima amministrazione assume che i risultati delle **analisi acustiche** evidenziano che i ricettori fuori dai limiti esterni passerebbero dal 49,7% della situazione attuale al 40,5% con la sola realizzazione dell'opera. Tale diminuzione sarebbe dovuta alla riduzione di traffico di alcune viabilità locali, lungo le quali sono presenti numerosi edifici residenziali. Questo dato evidenzia, anche in relazione alla **componente rumore**, l'efficacia e l'utilità ambientale del progetto in argomento, in grado di migliorare i livelli di impatto oggi presenti.

Il predetto Dicastero asserisce, infine, che l'impatto territoriale della soluzione proposta risulta decisamente contenuto poiché sfrutta, per la quasi totalità del tracciato, la fascia territoriale direttamente contigua all'asse autostradale A1 e consente una diretta interconnessione con la rete locale esistente tramite semplici sistemazioni e limitate intersezioni a raso, visto che, per lo scavalco autostradale, utilizza i ponti già presenti;

- il **comune di Modena** ha rappresentato che il progetto relativo alla realizzazione della complanare di Modena sud, ha avuto una significativa evoluzione finalizzata a ridurre al minimo le interferenze con la zona tutelata della Villa San Donnino Lonardi.

Ha riferito, in particolare, che negli anni 1958-1968, la proprietà della suddetta Villa, nell'ambito di una operazione di ricomposizione fondiaria effettuata anche al fine di compensare alcune aree espropriate per la costruzione dell'autostrada A1, ha acquisito ulteriori terreni a sud, destinati a fine agrario. Nel 1994, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha posto un vincolo sulla citata Villa, volto a proteggere l'edificio e il giardino.

Il Comune ha riferito di aver approvato, nel 2003, una variante urbanistica che prevedeva il passaggio del tracciato della complanare a sud della Villa, al di fuori della zona tutelata. Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con provvedimento della competente Soprintendenza adottato nel 2004, ha tuttavia esteso il vincolo anche alle porzioni di verde, di proprietà della Villa, antistanti lo spazio organizzato a giardino, comprendendo, quindi, nell'area tutelata la zona in cui la variante urbanistica del 2003 prevedeva la realizzazione della complanare di Modena sud.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

SEGRETARIATO GENERALE

Il medesimo Comune ha rappresentato le ragioni per le quali riteneva, e ritiene, non opportuno l'ampliamento dell'area soggetta a vincolo, ragioni già esposte all'epoca dell'avvio del procedimento di ampliamento della tutela nel corso del quale, con una nota del 23 gennaio 2004 indirizzata alla Soprintendenza, aveva precisato che il "viale alberato" di accesso alla Villa ed il "notevole parco storico", aree per le quali era stata chiesta l'estensione della tutela, erano "realizzazioni di poco anteriori all'anno 1978, prive di alcun valore ed interesse sia di natura storica che botanica, in quanto realizzati e piantumati per la maggior parte con essenze non autoctone e con disegno del tutto inadeguato rispetto all'originario giardino novecentesco";

- il **comune di Spilamberto** e il **comune di Castelnuovo Rangone** hanno informato che le alternative di tracciato proposte nel corso della conferenza di servizi, volte a preferire un tracciato al di fuori dell'area tutelata, sono state scartate in quanto intercludenti vaste porzioni di territorio rurale e interferenti, in maniera significativa, con l'ambito del torrente Nizzola, tutelato dal Piano paesistico regionale e dal Piano territoriale provinciale, e con l'insediamento lineare della strada Medicine, sulla quale si affaccia l'ingresso della citata Villa San Donnino Lonardi. Entrambi i comuni hanno espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto, come presentato da Autostrade per l'Italia S.p.a., poiché permette una significativa riduzione del traffico locale, con benefici diretti sulla salute e sull'ambiente, e facilita il collegamento con gli insediamenti industriali che insistono nella zona;
- la **società Autostrade per l'Italia S.p.a** ha rappresentato che la realizzazione della complanare di Modena sud era già prevista fra gli interventi funzionali e complementari all'esercizio autostradale nella convenzione dell'8 febbraio 2002, concernente "La realizzazione di interventi sulla viabilità ordinaria nell'ambito dei lavori di ampliamento a 4 corsie dell'A1 Milano - Napoli nel tratto Modena-Bologna", stipulata fra gli Enti interessati e la Società Autostrade - Concessioni e costruzioni autostrade. Ha ribadito che la tangenziale di Modena prevista nella convenzione attraversava interamente le aree attualmente vincolate, e che il tracciato è stato poi modificato per ridurre le interferenze, fino alla soluzione presentata nella riunione della conferenza dei servizi del 22 marzo 2016, che prevedeva un interessamento dell'area vincolata per 1074 mq. Tale progetto è stato ulteriormente affinato con l'inserimento di una barriera fonica integrata, che permetterebbe di ridurre l'interessamento dell'area vincolata a 889 mq;
- il **Ministero per lo sviluppo economico** ha rappresentato che il tracciato stradale attualmente in progettazione non interferisce con l'attività mineraria presente nella zona;
- la **Regione Emilia-Romagna** ha espresso parere favorevole sul progetto, atteso che sullo stesso è stata svolta una attenta concertazione con il territorio;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

SECRETARIATO GENERALE

- **il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo** ha rappresentato di avere il compito di tutelare integralmente il bene culturale visto che il progetto in esame prevede l'attraversamento dell'area di Villa San Donnino Lonardi, vincolata dal 2004 con atto non impugnato e tuttora vigente. Per tale motivo, ha ribadito il parere negativo già espresso in sede di conferenza di servizi, richiamando integralmente le motivazioni a suo tempo fornite. Ha segnalato, inoltre, come la Villa tutelata, della quale già con la costruzione dell'autostrada A1 è stato notevolmente snaturato il rapporto con il territorio agricolo circostante e con la viabilità storica, con il presente intervento verrebbe completamente e definitivamente separata dal contesto e relegata, di fatto, nello spazio di risulta delle opere, isolata fra l'esistente autostrada, e la realizzanda tangenziale.

4. Conclusioni.

Dall'istruttoria svolta dallo scrivente Dipartimento, è emerso che il dissenso che permane è costituito dalla posizione assunta dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, volta a mantenere il rispetto del vincolo storico-architettonico posto sulla pertinenza (area a verde limitrofa al giardino storico) della Villa San Donnino Lonardi, mentre le posizioni favorevoli, espresse dalle altre amministrazioni ed enti, sono volte a permettere la realizzazione dell'infrastruttura che consentirebbe una razionalizzazione del traffico locale, con conseguenti benefici in favore dell'ambiente, della tutela della salute pubblica e della sicurezza stradale.

Premesso quanto sopra, si ritiene che, nella valutazione degli interessi pubblici presenti, la realizzazione dell'opera - da attuarsi conformemente alle prescrizioni e richieste formulate dalle amministrazioni interessate - assuma rilevanza primaria e strategica per la viabilità, con vantaggi per la sicurezza stradale, la salute pubblica e l'ambiente, e per la riqualificazione dell'intera maglia infrastrutturale connessa.

In tal senso è stato predisposto uno schema di decreto del Presidente della Repubblica, che verrà sottoposto alla preliminare delibera del Consiglio dei ministri, con il quale, superando il dissenso, verrà perfezionata l'intesa tra Stato e regione Emilia-Romagna, ai sensi del dPR n. 383 del 1994, concernente il progetto in argomento.

Si allega la documentazione citata.

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
Annalisa Cipollone



Presidenza del Consiglio dei Ministri

UFFICIO DI SEGRETERIA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

**SI ATTESTA CHE IL CONSIGLIO DEI MINISTRI NELLA RIUNIONE
DEL 7 AGOSTO 2017:**

ha approvato lo schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente la definizione, a norma dell'articolo 81 del DPR 24 luglio 1977, n. 616, del procedimento per la realizzazione del prolungamento della corsia sud della Tangenziale di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano ed il casello autostradale di Modena Sud.

Roma, 7 agosto 2017



**LA SOTTOSEGRETARIA DI STATO ALLA
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI E
SEGRETARIO DEL CONSIGLIO**

On. avv. Maria Elena BOSCHI



IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTA la legge 17 agosto 1942, n. 1150, recante “*Legge urbanistica*”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, recante “*Attuazione della delega di cui all’articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382*”;

VISTO in particolare, l’articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, che prevede, nell’ipotesi di mancata realizzazione dell’intesa tra Stato e Regione, la possibilità di provvedere, sentita la Commissione interparlamentare per le questioni regionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro o dei Ministri competenti per materia;

VISTA la legge 23 agosto 1988 n. 400, recante “*Disciplina dell’attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri*”;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante “*Nuove norme sul procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*”, ed in particolare l’articolo 14, in materia di conferenze di servizi;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, recante “*Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale*”, ed in particolare l’articolo 3, comma 4, che prevede il ricorso alla procedura di cui all’articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, nel caso in cui non si pervenga alla determinazione di conclusione del procedimento di localizzazione dell’opera a causa del dissenso espresso da un’amministrazione dello Stato preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o della tutela della salute e della pubblica incolumità, ovvero dalla regione interessata;

VISTO l’articolo 52, comma 1, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante “*Conferimento di funzioni dello Stato alle regioni ed agli enti locali*”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante “*Testo unico in materia di espropriazione per pubblica utilità*”, ed, in particolare, l’articolo 10, concernente i vincoli derivanti da atti diversi dai piani urbanistici generali;

VISTA la nota n. 19998/EU del 27 ottobre 2015, con la quale Autostrade per l’Italia S.p.a ha chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la verifica di conformità urbanistica di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994, per il progetto “*Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud*”, al fine del perfezionamento dell’intesa Stato-Regione e per l’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio, trasmettendo copia degli elaborati progettuali unitamente alla ulteriore documentazione tecnico-amministrativa;

VISTA la nota n. 9657 del 27 novembre 2015 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994, per il giorno 28 gennaio 2016, per l'esame del progetto sopra indicato, invitando tutte le amministrazioni ed enti interessati al procedimento;

CONSIDERATO che il progetto riguarda il prolungamento della corsia sud della tangenziale sud di Modena, che costituisce il naturale e logico complemento del sistema tangenziale cittadino, proponendosi quale parziale attuazione delle previsioni da tempo inserite nel piano regolatore comunale - che prevede una viabilità di scorrimento con corsie separate a nord e a sud dell'autostrada A1 - e rilevato che tale previsione risulta coerente con il quadro programmatico e di pianificazione trasportistica consolidato a livello provinciale nel piano territoriale di coordinamento provinciale;

RILEVATO che il progetto era stato già portato all'esame del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la necessaria autorizzazione e che per lo stesso era stata convocata una conferenza di servizi in data 11 dicembre 2008, che, a causa delle criticità derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessavano gli imbocchi della galleria artificiale prevista in progetto, era stata differita a data da destinarsi, con nota n. 398 del 23 febbraio 2009 del medesimo Ministero;

CONSIDERATO che il progetto trasmesso con la sopra citata nota n. 19998/EU del 27 ottobre 2015 rappresenta la nuova soluzione progettuale sviluppata da Autostrade per l'Italia S.p.a per risolvere le suddette criticità, ed è stato validato tecnicamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, con provvedimento del 15 maggio 2014, n. 4289;

CONSIDERATO inoltre, che su tale progetto la provincia di Modena - Ufficio VIA, con delibera di Giunta provinciale del 24 settembre 2013, n. 269, ha deliberato l'esclusione da ulteriore procedura in materia di valutazione di impatto ambientale, impartendo, altresì, prescrizioni;

RILEVATO che prima dello svolgimento della seduta di conferenza di servizi tenutasi il 28 gennaio 2016 presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stati acquisiti, tra gli altri, i seguenti atti:

- delibera del Consiglio comunale di Modena n. 4 del 21 gennaio 2016, con la quale è stato espresso parere favorevole con prescrizioni;
- delibera del Consiglio comunale di Spilamberto n. 5 del 25 gennaio 2016, con la quale è stato espresso parere favorevole con prescrizioni;
- nota dell'ANAS S.p.a. - Compartimento viabilità Emilia Romagna, n. CBO-1849-P del 26 gennaio 2016, con la quale è stato espresso parere favorevole;

RILEVATO, inoltre, che nel corso della medesima seduta di conferenza di servizi sono stati acquisiti i seguenti ulteriori atti:

- parere favorevole n. 1017-2016/PGU del 19 gennaio 2016 del comune di Castelnuovo Rangone, secondo quanto già deliberato dal Consiglio comunale con delibere n. 8/2008 e n. 49/2008;
- parere favorevole con prescrizioni n. 3841 del 26 gennaio 2016 della provincia di Modena;
- parere favorevole con prescrizioni n. NP/2016/1179 del 27 gennaio 2016 della regione Emilia-Romagna - Servizio tecnico dei bacini degli affluenti del Po;

CONSIDERATO che il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara, ha espresso il proprio parere negativo ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, poiché l'infrastruttura stradale attraversa una porzione dell'area della Villa Lonardi San Donnino tutelata, ai sensi della parte II del medesimo decreto legislativo, con decreto della Soprintendenza regionale per i beni e le attività culturali dell'Emilia Romagna del 19 luglio 2004, in quanto l'intervento previsto *"andrebbe a tagliare, con una*

riduzione non ammissibile nell'area tutelata, una porzione della villa nella parte sud-ovest e cioè i prati e verde confinanti ad ovest e sud con la Strada Comunale delle Medicine, descritti nel decreto di tutela";

RILEVATO che, con nota n. M_DE24363REG 2016 0012102 del 17 febbraio 2016, il Ministero della difesa ha espresso parere favorevole;

TENUTO CONTO che, al fine di consentire l'esame delle prescrizioni indicate dagli enti territoriali e per procedere agli approfondimenti necessari al possibile superamento del parere negativo del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, è stato disposto, all'unanimità dei partecipanti, di convocare una seconda seduta della conferenza di servizi per il giorno 22 marzo 2016;

CONSIDERATO che, in merito all'interessamento di Villa San Donnino Lonardi dall'infrastruttura stradale, Autostrade per l'Italia S.p.a nel corso della riunione della conferenza di servizi del 22 marzo 2016, ha riferito di aver presentato in data 9 febbraio 2016 alla competente Soprintendenza belle arti e paesaggio una soluzione alternativa atta a diminuire del 60% circa l'interessamento dell'area vincolata, riducendolo dagli originari 2704 metri quadri a 1074 metri quadri *"pari al 2,2% dell'area vincolata"* e a porre la strada ad *"una distanza di circa 150 metri dall'edificio tutelato"*;

CONSIDERATO che nel corso della medesima seduta il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara, ha confermato il parere negativo anche su tale ultima soluzione proposta da Autostrade per l'Italia S.p.a, riduttiva dell'interferenza dell'opera con la Villa San Donnino Lonardi, in quanto l'impatto delle opere sul bene vincolato, seppur ridotto sia in termini di superficie, sia di opere in elevato, è incompatibile con il vincolo gravante sul bene;

CONSIDERATO che in merito alla richiesta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo concernente un ulteriore spostamento del tracciato stradale, al fine di eliminare l'interferenza con il bene tutelato, Autostrade per l'Italia S.p.a ha evidenziato che un'ulteriore significativa riduzione dell'interessamento dell'area vincolata non sarebbe realizzabile in quanto impatterebbe sull'abitato di Busa, e che anche un aggiramento a sud del suddetto abitato non è risultato tecnicamente percorribile;

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha confermato il parere favorevole all'intervento già espresso nell'ambito della validazione tecnica emessa con nota n. 4289 del 15 maggio 2015, e ribadito nella prima seduta della conferenza di servizi; ha evidenziato, inoltre, che la soluzione proposta dalla Concessionaria, relativa alla riduzione dell'impatto sull'area vincolata di Villa San Donnino Lonardi, risulta l'unica percorribile in termini di minor occupazione di aree, di minor impatto sul paesaggio e di minor costo dell'intervento;

CONSIDERATO che la regione Emilia Romagna ha confermato di non ravvisare motivi ostativi in merito alla realizzazione dell'opera e che, tenuto conto degli aspetti critici emersi nella seduta di conferenza di servizi, ha fatto presente che, successivamente alla riunione, avrebbe formulato un parere compiuto, alla luce delle eventuali nuove soluzioni proposte e del parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

RILEVATO che nell'ambito della seduta della conferenza di servizi del 22 marzo 2016 non è stato possibile assumere una determinazione conclusiva del procedimento, considerato che ancora dovevano essere acquisiti il parere della regione Emilia Romagna ed il parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Segretariato regionale Emilia Romagna, quale parere definitivo ed esaustivo dello stesso Ministero;

RILEVATO che, successivamente, sono pervenuti agli atti della conferenza di servizi:

- nota 4112 del 14 aprile 2016, con cui la Soprintendenza archeologia dell'Emilia Romagna ha accordato alla società proponente di posticipare le indagini archeologiche preliminari dopo la conclusione del procedimento di conferenza di servizi e prima dell'inizio dell'opere;
- nota n. 13192/EU del 27 giugno 2016 con cui Autostrade per l'Italia S.p.a ha trasmesso a tutti gli enti interessati la nuova soluzione progettuale, illustrata nella seduta di conferenza di servizi del 22 marzo 2016, per il superamento del parere negativo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;
- nota n. 4228 dell'8 settembre 2016 con cui Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, cui compete di esprimere il parere definitivo del medesimo Ministero, ha confermato il parere negativo precedentemente espresso nel corso delle due riunioni della conferenza di servizi;
- nota n. PG/2016/0728668 del 22 novembre 2016 con cui la regione Emilia Romagna ha trasmesso la propria delibera di Giunta regionale del 9 novembre 2016, n. 1841, con la quale *"venuto anche conto del parere favorevole della provincia e dei Comuni interessati"* ha espresso *"parere favorevole in merito all'opera in oggetto"*, impartendo alcune prescrizioni;

CONSIDERATO che il parere negativo del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo non ha consentito di assumere una determinazione positiva di conclusione del procedimento, ai fini dell'intesa Stato - regione Emilia Romagna, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994;

CONSIDERATO che, trattandosi di parere reso da un'amministrazione dello Stato preposta alla tutela paesaggistico-territoriale e del patrimonio storico-artistico, trova applicazione quanto stabilito dall'articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994;

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota n. 1416 del 7 febbraio 2017, ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri la proposta del proprio Ministro di ricorso alla procedura di cui al quarto comma del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977;

VISTO il resoconto della riunione di coordinamento istruttorio tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo in data 2 marzo 2017;

CONSIDERATO che, permanendo il parere negativo del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo ha constatato l'impossibilità di giungere ad una composizione del dissenso ed informato i partecipanti che avrebbe provveduto a trasmettere al Consiglio dei ministri l'intero fascicolo al fine della decisione in merito al prosieguo della procedura prevista dall'articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977;

CONSIDERATO che nel corso dell'attività istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, con particolare riferimento alla citata riunione di coordinamento istruttorio del 2 marzo 2017, ai fini dell'acquisizione degli elementi informativi e delle posizioni dei soggetti interessati, è emerso che:

- la realizzazione dell'intervento di prolungamento della corsia sud della tangenziale sud di Modena risulta idonea a garantire il perseguimento di una serie di obiettivi di mobilità che ne sottolineano il peso strategico, sia per il livello locale, sia per il più complesso ed articolato quadro trasportistico

dell'alta pianura modenese e costituisce il naturale e logico complemento del sistema tangenziale cittadino;

- l'impatto territoriale della soluzione proposta risulta decisamente contenuto visto che utilizza, per la quasi totalità del tracciato, la fascia territoriale direttamente contigua all'asse autostradale A1, consentendo una diretta interconnessione con la rete locale esistente con semplici sistemazioni e limitate intersezioni a raso, sfruttando, per lo scavalco autostradale, i ponti esistenti;
- il progetto in esame è inserito tra gli interventi previsti nell'ambito delle attività legate alla concessione per l'esercizio di tratte autostradali tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS S.p.A. - Convenzione unica del 12 ottobre 2007;
- gli intervenuti alla riunione del 2 marzo 2017 hanno confermato il parere favorevole all'opera, fatto salvo il Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, che ha confermato il proprio parere negativo;
- nel corso della procedura, espletata ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994, non sono emerse soluzioni tecniche alternative in merito alla localizzazione dell'intervento;
- il comune di Modena ha riferito di aver approvato nel 2003 una variante urbanistica che prevedeva il passaggio del tracciato della complanare a sud della Villa San Donnino Lonardi, esternamente alla zona tutelata fin dal 1994 e che il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con provvedimento della competente Soprintendenza adottato nel 2004, ha esteso il vincolo del bene in modo da sottoporre a tutela anche il "viale alberato" di accesso alla Villa ed il "notevole parco storico" che, come indicato in una nota dello stesso Comune del 23 gennaio 2004, sono *"realizzazioni di poco anteriori all'anno 1978, prive di alcun valore ed interesse sia di natura storica che botanica, in quanto realizzati e piantumati per la maggior parte con essenze non autoctone e con disegno del tutto inadeguato rispetto all'originario giardino novecentesco"*;

CONSIDERATE le esigue dimensioni della menzionata porzione di giardino della Villa San Donnino Lonardi interessata dall'intervento, pari a circa 889 metri quadri rispetto all'estensione dell'area soggetta a tutela, consistente in circa 47.000 metri quadri;

CONSIDERATO che, nella valutazione degli interessi pubblici presenti, la realizzazione dell'opera - da attuarsi conformemente alle prescrizioni e richieste formulate dalle amministrazioni interessate - assume rilevanza primaria e strategica per la viabilità, con vantaggi per la sicurezza stradale, la salute pubblica e l'ambiente, e per la riqualificazione dell'intera maglia infrastrutturale connessa;

EVIDENZIATO, in particolare, che la realizzazione dell'intervento proposto porterebbe:

- all'alleggerimento di tratti e punti critici della viabilità locale, caratterizzati da notevolissimi volumi di traffico e connotati dalla presenza di vere e proprie "strozzature", che costituiscono punti nevralgici ove vengono a formarsi code e rallentamenti, problematici sotto il profilo della sicurezza stradale e dell'inquinamento ambientale;
- alla razionalizzazione della viabilità, con una diminuzione del carico emissivo e con significativi miglioramenti del tasso di inquinamento ambientale e, di conseguenza, della salute pubblica;
- alla fluidificazione del traffico, con incremento della sicurezza stradale, la diminuzione del numero degli incidenti ed effetti positivi sulla salute pubblica;
- alla diminuzione del traffico in alcune viabilità locali sulle quali insistono edifici residenziali, con un miglioramento dei presenti livelli di impatto acustico;

RITENUTO di dover procedere, come proposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITO il parere favorevole della Commissione parlamentare per le questioni regionali, espresso nella seduta del

VISTA la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del

SULLA PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

DECRETA

Ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, come richiamato dal decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, è perfezionato, con conclusione favorevole, per le motivazioni richiamate in premessa, il procedimento d'intesa Stato-regione Emilia-Romagna concernente il progetto definitivo denominato *"Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud"*.

Il presente decreto sarà inviato alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Dato a Roma, addì



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Dipartimento per il coordinamento amministrativo
*Ufficio per la concertazione amministrativa
e il monitoraggio*

Oggetto: Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena sud.
Proposta di ricorso alla procedura di cui all'articolo 81, quarto comma, del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni e integrazioni, come previsto dall'articolo 3, comma 4, del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383.

Resoconto riunione istruttoria del 2 marzo 2017, ore 12,00

In data 27 ottobre 2015 la Società Autostrade per l'Italia s.p.a. (ASPI), ha presentato il progetto relativo alla Autostrada A1 Milano-Napoli, prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena sud.

Sulla questione il Ministero delle infrastrutture e trasporti (MIT) ha indetto una conferenza di servizi, convocata ai sensi dell'art.3 del DPR 383/1994 ("Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale"), svoltasi nelle riunioni del 28 gennaio e 22 marzo 2016.

Nel corso della conferenza dei servizi è stato registrato il dissenso espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo - Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara, motivato dal fatto che l'infrastruttura stradale avrebbe interessato l'area di Villa San Donnino Lonardi, tutelata ai sensi del decreto legislativo n. 42 del 2004 in forza di vincolo di interesse storico-architettonico posto con decreto del 19 luglio 2004 del MIBACT-Soprintendenza regionale per i beni e le attività culturali dell'Emilia Romagna. L'intervento programmato, infatti, prevede il taglio di una porzione della zona a verde limitrofa al giardino della villa nella parte sud ovest, consistente in "*prati a verde confinanti ad ovest e a sud con la strada comunale delle Medicine*", con una riduzione, per la citata Amministrazione, non ammissibile nell'area tutelata.

Il dissenso del MIBACT non ha permesso di assumere una determinazione positiva di conclusione del procedimento, ai fini dell'intesa Stato - Regione Emilia Romagna. Di conseguenza, con nota prot. 1416 del 7 febbraio 2017, il MIT ha proposto l'attivazione della procedura prevista dall'articolo 81, quarto comma, del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, come richiamata dall'articolo 3, comma 4, del d.P.R. 18 aprile 1994, n. 383.

Il Dicastero proponente asserisce che l'intervento è idoneo a garantire il perseguimento di una serie di obiettivi di mobilità che ne sottolineano il peso strategico, sia a livello locale, sia per il più complesso ed articolato quadro trasportistico dell'alta pianura modenese. Il progetto, infatti,

costituisce il naturale e logico completamento del sistema tangenziale cittadino di Modena ed appare idoneo ad alleggerire tratti e punti critici della viabilità locale caratterizzati da notevolissimi volumi di traffico e connotati dalla presenza di "strozzature" dove vengono a formarsi code e rallentamenti, problematici anche sotto il profilo della sicurezza stradale.

La razionalizzazione e la fluidificazione del traffico, conseguenti alla realizzazione dell'intervento, porterebbero a significativi miglioramenti anche in relazione all'inquinamento ambientale.

Il MIT asserisce, inoltre, che l'impatto territoriale della soluzione proposta risulta decisamente contenuto poiché sfrutta, per la quasi totalità del tracciato, la fascia territoriale direttamente contigua all'asse autostradale A1 e consente una diretta interconnessione con la rete locale esistente tramite semplici sistemazioni e limitate intersezioni a raso, visto che per lo scavalco autostradale utilizza i ponti già presenti.

Sull'intervento in esame sono state convocate due conferenze di servizi: la prima nel 2008, conclusasi con un differimento a data da destinarsi a causa di criticità idrauliche derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessavano gli imbocchi di una galleria; la seconda nel 2016 che non si è conclusa in quanto il dissenso espresso dal MIBACT non ha consentito di assumere una determinazione positiva di conclusione del procedimento ai fini dell'intesa Stato - Regione Emilia Romagna.

L'odierna riunione di coordinamento istruttorio, convocata con nota DICA prot. n. 3485 del 20 febbraio 2017, è finalizzata a svolgere l'esame dei documenti e delle problematiche emerse in sede locale, prima dell'inoltro degli atti per la deliberazione da parte del Consiglio dei ministri, ai sensi del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, come previsto dall'articolo 3, comma 4, del d.P.R. 18 aprile 1994, n. 383.

In merito si evidenzia che:

- con nota prot. CDG-0102302-P del 27 febbraio 2017, l'ANAS s.p.a. ha confermato il proprio parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto relativo all'intervento in esame;
- con nota prot. n. 0001047 del 1° marzo 2017, **Terna rete Italia** ha ribadito gli interventi necessari a superare le diverse interferenze che il progetto presenta nei confronti degli elettrodotti appartenenti alla Rete di trasmissione nazionale (RTN) gestita dalla stessa Terna;
- con nota prot. n. 2017/03344 del 1° marzo 2017, il **Consorzio della bonifica Burana** ha espresso il parere favorevole, ed ha confermato le prescrizioni già esposte nel corso della conferenza di servizi e trasmesse al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Le note sopra citate sono allegare al presente verbale e ne fanno parte integrante.

Hanno partecipato alla odierna riunione le Amministrazioni e gli enti come risultanti dal foglio delle presenze allegato.

Per la Presidenza del Consiglio dei ministri: cons. Carlo Notarmuzi, che presiede la riunione, dott.ssa Claudiana Di Nardo e dott.ssa Alessandra Ciapparoni.

Il cons. Notarmuzi apre la riunione riepilogando la questione ed indicando ai presenti l'iter procedurale che sarà seguito. Viene data la parola alle Amministrazioni partecipanti.

Il MIT illustra puntualmente la fattispecie e rappresenta che nella prima conferenza di servizi, svolta nel 2008, ASPI ha presentato un'ipotesi progettuale, condivisa dalla competente Soprintendenza, che prevedeva il passaggio nella zona tutelata della Villa San Donnino Lonardi, mediante la realizzazione di una galleria, con un interessamento della stessa area tutelata per circa 150 metri. L'ipotesi è stata, tuttavia, scartata per le già citate criticità idrauliche.

Il 27 novembre 2015 il MIT convocava una ulteriore conferenza di servizi per un'ipotesi progettuale già sottoposta a procedura di screening VIA dalla provincia di Modena che, con atto n. 269 del 24 settembre 2013, ha deliberato di escludere il progetto, ai sensi dell'articolo 10 della L.R. n. 9/1999, dalla ulteriore procedura di VIA, fornendo prescrizioni e indicando alcuni interventi di mitigazione da adottare.

La soluzione elaborata era diretta a ridurre, quanto più possibile, gli impatti, anche indiretti, sull'insediamento lineare di via Medicine, strada su cui si affaccia anche l'ingresso della Villa San Donnino Lonardi, di contenere le interferenze con l'area tutelata della medesima e di superare le criticità rilevate in precedenza.

Nella prima riunione della conferenza di servizi, tenutasi il 28 gennaio 2016, il MIBACT - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara ha espresso parere negativo ed è emersa, inoltre, la necessità di approfondimenti progettuali e tecnici.

Nella seconda riunione della conferenza di servizi, tenutasi il 22 marzo 2016, è stato presentato un progetto ulteriormente modificato, che contempla la riduzione del 60% dell'area tutelata interessata dall'opera.

Anche su questa soluzione progettuale il MIBACT - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, ha confermato il proprio parere negativo, a causa dell'interferenza con la zona tutelata destinata a verde che costeggia i giardini della Villa.

Il MIT rappresenta, quindi, che **nel corso della conferenza di servizi**, lo stesso Ministero, ANAS, Ministero della difesa, provincia di Modena, comune di Modena, comune di Spilamberto, comune di Castelnuovo Rangone e Hera s.p.a, hanno espresso **parere favorevole**, o favorevole con prescrizioni; il Consorzio di bonifica Burana ha evidenziato **intersezioni** di carattere idraulico; Terna e SNAM Rete Gas hanno segnalato **criticità**; MIBACT- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio **ha espresso parere negativo**.

Proprio per tale parere negativo, la conferenza di servizi non ha potuto raggiungere una determinazione positiva del procedimento. Di conseguenza, il MIT ha ravvisato la necessità di rimettere la questione al Consiglio dei ministri, in applicazione di quanto disposto dal 4° comma dell'articolo 81 del d.P.R. n. 616 del 1977.

La regione Emilia Romagna, sollecitata a formalizzare il proprio parere in merito al progetto, con delibera 9 novembre 2016, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, fra le quali di acquisire *"le necessarie autorizzazioni paesaggistiche per le parti dell'opera che interferiscono con aree sottoposte a tutela ai sensi della Parte III del D.lgs. n. 42/2004"*.

Il **comune di Modena** informa che la realizzazione della complanare di Modena sud era prevista fin dal 1997. Il progetto ha subito, nel tempo, diverse modifiche al fine di ridurre al minimo le interferenze con la zona tutelata della Villa San Donnino Lonardi. In particolare, negli anni 1958-1968, successivamente agli espropri effettuati per la costruzione dell'autostrada A1, la Proprietà di Villa San Donnino ha acquisito ulteriori terreni a sud destinati a fine agrario. Nel 1994 sulla citata Villa e sui giardini antistanti è stato posto dal MIBACT un vincolo a protezione di un immobile di valore storico-culturale. Poiché il progetto della complanare prevedeva un interessamento dei suddetti giardini sottoposti a tutela, per superare la criticità, nel 2003 il Comune ha approvato una variante urbanistica che prevedeva il passaggio del tracciato stradale a sud della Villa stessa e al di fuori della zona tutelata. Il MIBACT, con provvedimento della competente Soprintendenza adottato nel 2004, ha esteso il citato vincolo anche alle porzioni di verde antistanti i giardini, comprendendo nell'area tutelata anche la zona in cui la variante prevedeva la realizzazione della complanare di Modena sud.

Consegna in riunione la nota prot. 9409 del 23 gennaio 2004, allegata al presente verbale, con la quale ha rappresentato alla Soprintendenza regionale per i beni e le attività culturali dell'Emilia Romagna le ragioni per le quali il Comune stesso riteneva che il vincolo sull'area della Villa San Donnino non dovesse essere esteso. Nella nota viene indicato che il "viale alberato" di accesso alla villa ed il "notevole parco storico" su cui è stata chiesta l'estensione della tutela sono *"realizzazioni di poco anteriori all'anno 1978, prive di alcun valore ed interesse sia di natura storica che botanica, in quanto realizzati e piantumati per la maggior parte con essenze non autoctone e con disegno del tutto inadeguato rispetto all'originario giardino novecentesco"*.

Il **comune di Spilamberto** e il **comune di Castelnuovo Rangone** informano che le ulteriori alternative di tracciato presentate da ASPI sono state scartate in quanto intercludenti vaste porzioni di territorio rurale e interferenti, in maniera significativa, con l'ambito del torrente Nizzola, tutelato dal Piano paesistico regionale e dal Piano territoriale provinciale, e con l'insediamento lineare della strada Medicine, sulla quale si affaccia anche l'ingresso della citata Villa San Donnino Lonardi. Entrambi i comuni sono favorevoli alla realizzazione del progetto, come presentato da ASPI, poiché permette una significativa riduzione del traffico locale, con benefici diretti sulla salute e sull'ambiente, e facilitano il collegamento con gli insediamenti industriali che insistono nella zona.

Il **MIBACT** informa che il progetto in esame prevede l'attraversamento dell'area di Villa San Donnino Lonardi, tutelata con il vincolo posto nel 2004, non impugnato e tuttora vigente, e che l'Amministrazione ha il compito di tutelare integralmente il bene culturale.

Pertanto, ribadisce il parere negativo già espresso in sede di conferenza di servizi, con tutte le motivazioni a suo tempo fornite, in merito all'interferenza dell'infrastruttura con parte dell'area sottoposta a vincolo di interesse storico - architettonico.

Segnala, inoltre, come la villa tutelata, che già con la costruzione dell'autostrada A1 è stata notevolmente snaturata nel suo rapporto con il territorio agricolo circostante e con la viabilità storica, con il presente intervento verrebbe completamente e definitivamente separata dal contesto e relegata, di fatto, nello spazio di risulta delle opere, isolata fra l'autostrada e la tangenziale.

ASPI rappresenta che la realizzazione della complanare di Modena sud era già prevista fra gli interventi funzionali e complementari all'esercizio autostradale nella Convenzione dell'8 febbraio 2002, concernente "La realizzazione di interventi sulla viabilità ordinaria nell'ambito dei lavori di ampliamento a 4 corsie dell'A1 Milano - Napoli nel tratto Modena-Bologna", stipulata fra gli Enti interessati e la Società Autostrade-Concessioni e costruzioni autostrade. Il documento è stato prodotto in riunione ed è allegato al presente verbale.

Ribadisce che la tangenziale di Modena prevista nella convenzione attraversava interamente le aree attualmente vincolate, e che il tracciato è stato poi modificato per ridurre le interferenze, fino alla soluzione presentata nella riunione della conferenza dei servizi del 22 marzo 2016, che prevedeva un interessamento dell'area vincolata per 1074 mq.

Informa, inoltre, che tale progetto è stato ulteriormente affinato con l'inserimento di una barriera fonica integrata che permette di ridurre l'interessamento dell'area vincolata a 889 mq.

Fornisce, infine, la documentazione progettuale dalla quale emerge la motivazione sottesa all'intervento e i risvolti positivi della sua realizzazione.

Il **MISE** informa che nella zona interessata dal progetto insistono dei pozzi minerari, con i quali, comunque, non sembra sussistano interferenze.

La **Regione Emilia Romagna** esprime parere favorevole sul progetto, atteso che sullo stesso è stata svolta una attenta concertazione con il territorio.

Il Cons. Notarnuzi, acquisiti i documenti citati, prende atto delle posizioni espresse in riunione e constata l'impossibilità di giungere ad una composizione del dissenso, informa i partecipanti che si provvederà alla trasmissione dell'intero fascicolo al Consiglio dei ministri in modo che possa essere assunta una decisione, positiva o negativa, per il prosieguo della procedura prevista dall'articolo 81, 4° comma, del d.P.R. 24 luglio 1977, n.616.

La riunione ha termine alle ore 14,00.

Roma, 2 marzo 2017



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, PER I SISTEMI
INFORMATIVI E STATISTICI

*Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i
progetti internazionali*

OGGETTO: Proposta di ricorso alla procedura di cui al 4° comma dell'art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n.616 e successive modifiche e integrazioni. – Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Spett.le Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per il Coordinamento
Amministrativo
Via della Mercede 9
00186 **ROMA**
(c.a. Consigliere Annalisa CTPOLLONE)
segreteria.dica@mailbox.governo.it

In allegato alla presente si trasmette, per gli adempimenti di cui all'art.81, comma 4, del D.P.R. 24 luglio 1977, n.616, l'unita proposta a firma del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, relativa al procedimento di intesa Stato-Regione Emilia Romagna di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, concernente le opere in oggetto indicate, con i relativi allegati.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott.ssa Maria Margherita MIGLIACCIO)

Referenti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- Dirigente III° Divisione Dott. Danilo Scerbo (e-mail: danilo.scerbo)
 - Funzionario Istruttore Dott.ssa Anna Rita Baruzzi (e-mail: annariti)
- MARIA
MARGHERITA
MIGLIACCIO
MARGHERITA 07/02/2017 02:16 PM



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

- VISTA** la legge 17 agosto 1942, n.1150 e successive modifiche;
- VISTI** l'art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la legge 7 agosto 1990, n.241 e successive modifiche e integrazioni ed in particolare l'art. 14, in materia di Conferenze di servizi;
- VISTO** l'art. 2 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, in materia di semplificazione e accelerazione dei procedimenti amministrativi;
- VISTO** il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 "*Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere d'interesse statale*";
- VISTO** l'art. 52, comma 1, del D. Lgs 31 marzo 1998, n.112;
- VISTO** il T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e successive modifiche ed, in particolare, l'art. 10 per i vincoli derivanti da atti diversi dai piani urbanistici generali;
- VISTO** il Decreto legge 16 maggio 2008, n. 85 convertito con modifiche, in Legge 14 luglio 2008, n. 121, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'art. 1, commi 376 e 377 della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, che ha previsto l'istituzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accorpamento dei preesistenti Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti"
- VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n.72 dell'11 febbraio 2014, "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" pubblicato sulla G.U. della Repubblica italiana n. 105 dell'8 maggio 2014 che, nell'articolare, a livello centrale, l'espletamento dei compiti ad esso demandati individua, tra le altre, la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali competente nell'ambito degli adempimenti tecnici ed amministrativi relativi all'espletamento delle procedure di localizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale.
- VISTO** il D.Lgs. 18 aprile 2016, n.50 Attuazione delle direttive 2014/23/UE,



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.

PREMESSO CHE

In data 27 ottobre 2015, con nota n.19998/EU, la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. (di seguito ASPI), ha richiesto a questo Ministero, per le opere in esame, l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. n.383 del 18 aprile 1994, al fine del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, trasmettendo copia degli elaborati progettuali unitamente alla ulteriore documentazione tecnico-amministrativa. (*Allegato n.1*)

Il progetto riguarda il prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena che costituisce il naturale e logico complemento del sistema tangenziale cittadino proponendosi quale parziale attuazione delle previsioni da tempo inserite nel Piano Regolatore Comunale (che prevede una viabilità di scorrimento con corsie separate a nord ed a sud dell'autostrada A1). Tale previsione risulta inoltre coerente con il quadro programmatico e di pianificazione trasportistica consolidato a livello provinciale nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

L'opera, pur nella sua configurazione parziale (sola carreggiata sud) risulta idonea a garantire il perseguimento di importanti obiettivi di mobilità che ne sottolineano il peso strategico sia per il livello locale che per il più complesso ed articolato quadro trasportistico dell'alta pianura modenese.

Il progetto era già stato oggetto di procedura autorizzativa iniziata dal 19.10 2007 e di Conferenza di Servizi avviata in data 11.12.2008. In tale sede a causa delle criticità derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessavano gli imbocchi della galleria artificiale prevista in progetto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva comunicato, con nota 398 del 23.2.2009, a tutti gli enti interessati il differimento della Conferenza di servizi a data da destinarsi.

Il progetto trasmesso con la sopra citata nota n.19998/EU del 27 ottobre 2015 rappresenta la nuova soluzione progettuale sviluppata da ASPI per risolvere le criticità a suo tempo evidenziate. Il progetto è stato validato tecnicamente dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali con provvedimento n. 4289 del 15 maggio 2014. (*Allegato n. 2*)

Su tale progetto la Provincia di Modena, Ufficio VIA ha deliberato l'esclusione da ulteriore procedura in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, con prescrizioni, con Delibera di Giunta Provinciale n.269 del 24.9.2013 (*Allegato n. 3*)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Questo Ministero con nota n.9657 in data 27 novembre 2015 (*Allegato n. 4*) ha convocato una Conferenza di Servizi in conformità a quanto disposto dall'art.14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dall'art. 3 del medesimo D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il giorno 28 gennaio 2016.

Prima dello svolgimento della seduta sono stati acquisiti, tra gli altri, i seguenti atti:

- delibera n. 4 del 21 gennaio 2016 con cui il Consiglio Comunale di Modena ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- nota n.1006/2016 del 22 gennaio 2016 con cui l'ARPA Emilia Romagna ha evidenziato che nel progetto definitivo presentato dalla società proponente non risultano gli elementi integrativi richiesti nell'ambito dello screening, richiamando altresì le considerazioni espresse in relazione alle fasi di cantiere e di esercizio;
- delibera n. 5 del 25 gennaio 2016 con cui il Consiglio Comunale di Spilamberto ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- nota n. CBO-0001849-P del 26 gennaio 2016 con cui l'ANAS S.p.a., Compartimento Viabilità Emilia Romagna, ha espresso il proprio parere favorevole.

In data 28 gennaio 2016 nel corso della prima seduta di Conferenza di servizi tenutasi presso questo Ministero, come risulta dal relativo verbale (*Allegato n.5*), sono stati acquisiti ulteriori atti tra i quali:

- parere favorevole n. 1017-2016/PGU del Comune di Castelnuovo Rangone, secondo quanto già deliberato dal Consiglio Comunale con delibere n. 8/2008 e n. 49/2008;
- parere favorevole con prescrizioni n.3841 del 26 gennaio 2016 della Provincia di Modena;
- parere favorevole con prescrizioni n.NP/2016/1179 del 27.1.2016 del Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po;

Nel corso della seduta è stato confermato il parere favorevole con prescrizioni del Comune di Spilamberto nonché il parere favorevole con prescrizioni del Comune di Modena. Il rappresentante del MIBACT - Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara ha rappresentato il proprio parere negativo ai sensi dell'art.25 del D.Lgs 42/04 a causa dell'attraversamento dell'infrastruttura stradale della Villa Lonardi a San Donnino, tutelata ai sensi della parte II del D.Lgs 42/04 con DSR del 16.7.2004, poiché l'intervento previsto andrebbe a tagliare, con una riduzione non ammissibile nell'area tutelata, una porzione della villa nella parte sud-ovest e cioè "i prati a verde confinanti ad ovest e sud con la Strada Comunale delle Medicine", descritti nel decreto di tutela.

Al fine di consentire l'esame e la risoluzione delle prescrizioni indicate dagli enti territoriali e per procedere agli approfondimenti necessari al possibile superamento del parere negativo del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, è stato disposto all'unanimità dei partecipanti di convocare una seconda seduta della Conferenza per il giorno 22 marzo 2016.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Successivamente alla prima seduta e prima dell'apertura della seconda seduta di Conferenza di Servizi sono pervenuti gli ulteriori atti:

- nota n.2765 del 16 febbraio 2016 con cui la Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con riferimento all'interessamento di Villa San Donnino Lonardi, ha chiesto alla Società proponente se siano state valutate soluzioni alternative totalmente esterne alla Villa e quali siano stati eventualmente i motivi che hanno portato a scartare tali alternative. Ha richiesto inoltre che vengano prospettate altre proposte con il fine di salvaguardare integralmente il bene culturale. *(Allegato n. 6)*
- nota n. M_DE24363REG 2016 0012102 del 17.02.2016 con cui il Ministero della Difesa Comando Trasporti e Materiali – Ufficio Movimenti e Trasporti ha espresso parere favorevole.
- nota n. 2151 del 29 febbraio 2016 con cui il Segretariato Regionale per l'Emilia Romagna del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha rettificato la propria precedente nota n. 1717 del 17 febbraio 2016I comunicando che “saranno le Soprintendenze in indirizzo ad inviare direttamente le rispettive valutazioni al precedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”. *(Allegato n.7)*
- nota n. 33826 del 07.03.2016 con cui il Comune di Modena ha riscontrato la nota del 16.02.2016 della Soprintendenza belle arti e paesaggio richiamando il fatto che le ipotesi di tracciato dell'intervento proposto sono state nel tempo rivedute proprio in considerazione del vincolo e che in particolare con DCC n 93/2003 era stata approvata una variante che poneva il tracciato al di fuori degli elementi di tutela del Decreto n. 40010/1994. Ha evidenziato che successivamente con Decreto n. 7509/2004 tale vincolo è stato esteso e che la progettazione dell'intervento ha preso in esame molte alternative con l'obiettivo di minimizzare gli impatti; ha richiamato il fatto che la medesima Soprintendenza si era espressa favorevolmente al progetto proposto in Conferenza di Servizi nel 2008, progetto che non è stato approvato per la presenza di criticità idrauliche. Ha evidenziato che l'attuale proposta contempera le varie esigenze e minimizza l'interessamento della Villa. *(Allegato n.8)*
- nota n. 5106 dell'08.03.2016 con cui ASPI con riferimento alla criticità relativa all'interessamento di Villa San Donnino Lonardi ha richiamato l'iter di definizione del tracciato proposto e di condivisione del medesimo con il territorio evidenziando che lo stesso progetto era stato sottomesso all'attenzione della Soprintendenza nel giugno 2013 e che la medesima Soprintendenza non aveva sollevato osservazioni. *(Allegato n. 9)*
- nota n.5589 del 21 marzo 2016, con cui la Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con riferimento alla criticità relativa all'interessamento di Villa San Donnino Lonardi ha riscontrato la nota n. 5106 dell'8 marzo 2016 ASPI e la nota n. 33826 del 7 marzo 2016 del Comune di Modena. *(Allegato n. 10)*



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

In data 22 marzo 2016 nel corso della seconda seduta di Conferenza di servizi, ASPI ha descritto gli approfondimenti effettuati in relazione alle problematiche emerse nel corso della procedura. In particolare, con riferimento all'interessamento dell'infrastruttura stradale di Villa San Donnino Lonardi, ha riferito di aver presentato in data 9 febbraio 2016 alla Soprintendenza belle arti e paesaggio una soluzione alternativa che riduce del 60% circa l'interessamento dell'area vincolata, riducendolo dagli originari 2704 m² a 1074 m² "pari al 2,2% dell'area vincolata e ad una distanza di circa 150 metri dall'edificio tutelato."

Tuttavia il rappresentante della citata Soprintendenza del MIBACT, nelle more dell'espressione del parere unitario e definitivo da parte del Segretariato Regionale dello stesso Ministero, ha confermato il parere negativo anche sulla soluzione "riduttiva" rispetto all'interferenza dell'opera con la Villa San Donnino Lonardi, in quanto l'impatto delle opere sul vincolo, sia in termini di superficie che di opere in elevato, è incompatibile con il vincolo medesimo.

In merito, la Società Autostrade ha evidenziato che un'ulteriore significativa riduzione dell'interessamento dell'area vincolata impatterebbe sull'abitato in località *Busa* e risulterebbe pertanto non realizzabile. Anche l'aggiornamento a sud del suddetto abitato non è risultato tecnicamente percorribile.

Il rappresentante della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del MIT ha confermato il parere favorevole all'intervento già espresso nell'ambito della validazione tecnica emessa con nota n. 4289 del 15.5.2015 e ribadito nella prima seduta della Conferenza di servizi. Ha evidenziato che la soluzione proposta dalla Concessionaria in merito alla riduzione dell'impatto rispetto al vincolo di Villa Lonardi risulta l'unica percorribile in termini di minor occupazione di aree, di minor impatto sul paesaggio e di costo dell'intervento.

Il rappresentante della Regione Emilia Romagna ha confermato di non ravvisare motivi ostativi in merito alla realizzazione dell'opera. Tuttavia, tenuto conto degli aspetti critici emersi nella seduta di Conferenza di Servizi, ha fatto presente che la Regione successivamente alla seduta avrebbe formulato un parere compiuto, alla luce delle eventuali nuove soluzioni proposte e del parere del MIBACT.

Pertanto, come risulta dal relativo verbale (*Allegato n.II*) la seduta si è conclusa senza poter assumere una determinazione conclusiva del procedimento, considerato che ancora dovevano essere acquisiti il parere della Regione Emilia Romagna ed il parere del Segretariato Regionale Emilia Romagna del MIBACT quale parere definitivo ed esaustivo dello stesso Ministero.

Successivamente sono pervenuti agli atti della Conferenza, tra gli altri:

- nota 4112 del 14.4.2016, con cui la Soprintendenza Archeologia dell'Emilia Romagna ha comunicato che le indagini archeologiche preliminari che la società proponente aveva chiesto di posticipare, potranno essere effettuate dopo la conclusione del procedimento di Conferenza di servizi e prima dell'inizio dell'opera;
- nota n. 13192/EU del 27 giugno 2016 con cui ASPI ha trasmesso a tutti gli enti interessati la nuova soluzione progettuale presentata nella seduta di Conferenza di Servizi del 22.3.2016 per il



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

superamento del parere negativo del MIBACT (*Allegato n.12*);

- nota n. 4228 dell'8.9.2016 con cui la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, titolata ad esprimere il parere definitivo ai sensi del D.M. 43 del 23.01.2016, ha confermato il parere negativo precedentemente espresso (*Allegato n.13*);
- nota n. PG/2016/0728668 del 22.11.2016 con cui la regione Emilia Romagna ha trasmesso la propria D.G.R. n. 1841 del 9 novembre 2016 con la quale la Regione, tenuto conto del parere favorevole della Provincia e dei Comuni interessati, ha espresso parere favorevole in merito all'opera in oggetto con prescrizioni (*Allegato n.14*).

Considerato che il parere negativo del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo determina l'impossibilità di assumere una determinazione positiva di conclusione del procedimento, ai fini dell'Intesa Stato - Regione Emilia Romagna, ai sensi del D.P.R. 383/94.

Tenuto conto che il parere negativo sul progetto è reso da un'amministrazione dello Stato preposta alla tutela paesaggistico-territoriale e del patrimonio storico-artistico, in tale fattispecie trova applicazione quanto stabilito dal 4° comma dell'art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n.616, come previsto dal D.P.R. 18 aprile 1994, n.383.

CONSIDERATO

che il progetto in esame è inserito tra gli interventi previsti nell'ambito delle attività legate alla concessione per l'esercizio di tratte autostradali tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS - Convenzione unica del 12 ottobre 2007;

che la realizzazione dell'intervento di prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena risulta idonea a garantire il perseguimento di una serie di obiettivi di mobilità che ne sottolineano il peso strategico sia per il livello locale che per il più complesso ed articolato quadro trasportistico dell'alta pianura modenese e costituisce il naturale e logico complemento del sistema tangenziale cittadino. Infatti la realizzazione dell'intervento proposto porterebbe all'alleggerimento di tratti e punti critici della viabilità locale caratterizzati da notevolissimi volumi di traffico e connotati dalla presenza di vere e proprie "strozzature" che costituiscono punti nevralgici ove vengono a formarsi code e rallentamenti, problematici anche sotto il profilo della sicurezza stradale. La razionalizzazione e la fluidificazione conseguente alla realizzazione dell'intervento porterebbero a significativi miglioramenti anche in relazione all'inquinamento ambientale;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali*

che l'impatto territoriale della soluzione proposta risulta decisamente contenuto in relazione all'opportunità di sfruttare per la quasi totalità del tracciato, la fascia territoriale direttamente contigua all'asse autostradale A1, consentendo una diretta interconnessione con la rete locale esistente con semplici sistemazioni e limitate intersezioni a raso, sfruttando per lo scavalco autostradale i ponti esistenti;

che nel corso della procedura espletata ai sensi del D.P.R. n.383/94 non sono emerse soluzioni tecniche alternative in merito alla localizzazione dell'intervento così come proposto da Aspi nel progetto richiamato in oggetto.

PROPONE

per le opere in oggetto, il ricorso alla procedura di cui al comma 4, dell'art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n.616, come previsto dall'art.3, comma 4, del D.P.R. 18 aprile 1994, n.383.

Si inviano pertanto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo - gli elaborati progettuali e gli atti (verbali delle sedute di Conferenza di Servizi del 28 gennaio e 22 marzo 2016, i pareri e le note pervenute a questo Ministero nell'ambito della richiamata procedura) di tali opere.


IL MINISTRO

Procedura di cui al 4° comma dell'art.81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n.616 e s.m.i. – *Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.*

Elenco allegati

- 1) Nota n.19998 del 27 ottobre 2015 della Società Autostrade per l'Italia S.p.a.;
- 2) Validazione Tecnica MIT n.4289 del 15 maggio 2014;
- 3) Delibera Giunta Provinciale Modena n.269 del 24.9.2013;
- 4) Convocazione n.9657 del 27.11.2015 Conferenza di Servizi del 28.1.2016;
- 5) Verbale Conferenza di Servizi del 28 gennaio 2016;
- 6) Nota n.2765 del 16 febbraio 2016 del MIBACT Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio;
- 7) Nota n.2151 del 29 febbraio 2016 del MIBACT Segretariato Regionale;
- 8) Nota n.33826 del 7 marzo 2016 del Comune di Modena;
- 9) Nota n.5106 del 8 marzo 2016 della Società Autostrade per l'Italia S.p.a.;
- 10) Nota n. 5589 del 21 marzo 2016 del MIBACT Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio;
- 11) Verbale Conferenza di Servizi del 22 marzo 2016;
- 12) Nota n.13192 del 27 giugno 2016 della Società Autostrade per l'Italia S.p.a.;
- 13) Nota n.4228 del 8 settembre 2016 del MIBACT Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio;
- 14) Delibera Regione Emilia Romagna n.1841 del 9 novembre 2016.

autostrade//per l'italia

Società per azioni

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.
Capitale Sociale € 622.027.000,00 interamente versato
Codice Fiscale e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07518911000
C.C.I.A.A. ROMA n. 1037417 - P.IVA 07518911000 - Sede Legale: Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma

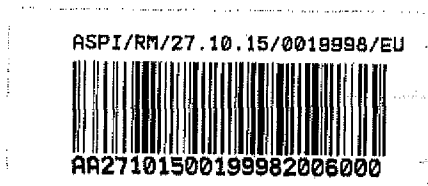
dw III

1

LETTERE : VIA A. BERGAMINI, 50 - 00159 ROMA
TELEGR. : AUTOSTRAD ROM
TELEX : AUTOSPA N. 612236
TELEF. : 06.4363.1
TELEFAX : 06.4363.4316
EMAIL : info@autostrade.it
WEBSITE : www.autostrade.it

7

NS. RIF. GCNO/DINV/SGT/RZ



e, p.c.

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio,
la programmazione ed i progetti internazionali
Via Nomentana, 2
00161 ROMA

Direzione Generale per lo Sviluppo del
Territorio, la Programmazione ed i
Progetti Internazionali
29 OTT 2015

Spett.le
Ministero dello Sviluppo Economico
Dipartimento per l'Energia e per le
risorse minerarie ed energetiche
Via Zamboni 1
40125 BOLOGNA
unmig.bologna@mise.gov.it

Spett.le
Soprintendenza Belle arti e Paesaggio per le
province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e
Ferrara
Via 4 Novembre, 5
40125 BOLOGNA
mbac-sbeap-bo@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture,
i Sistemi Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Vigilanza
sulle Concessionarie Autostradali
Via Nomentana, 2
00161 ROMA
svca@pec.mit.gov.it

Spett.le
Soprintendenza Archeologica per l'Emilia
Romagna
Via delle Belle Arti, 52
40126 BOLOGNA
mbac-sar-ero@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture,
i Sistemi Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Vigilanza
sulle Concessionarie Autostradali
Ufficio Territoriale di Bologna
Viale Masini, 8
40126 BOLOGNA
svca@pec.mit.gov.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Logistico dell'Esercito
Stato Maggiore - Ufficio Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123
00185 ROMA
comlog@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero dei BB. ed Attività Culturali
Segretariato Regionale del Ministero dei
Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
per l'Emilia-Romagna
Strada Maggiore, 80
40125 BOLOGNA
mbac-sr-ero@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Militare Esercito "Emilia Romagna" -
Ufficio Personale, Logistico e Servizi Militari.
Sezione Logistica Poligoni e Servizi Militari
Via Urbana, 8
40123 BOLOGNA
cdo_rfc_emilia_rom@postacert.difesa.it

M_INF-TER_PROG
D.G.Svil. Territorio, Programmazione, Progetti
Internaz.
TER_PROG_D03
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0008548-03/11/2015-INGRESSO

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Forze di Difesa
Interregionale Nord
Via Cristoforo Moro, 7
35141 PADOVA
comfodinord@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Aeronautica Militare
Reparto Territorio e Patrimonio
Ufficio Servitù Militari
Piazza Novelli, 1
20129 MILANO
aeroregione1@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Marittimo Nord
Ufficio Demanio
Viale Amendola, 1
19122 LA SPEZIA(SP)
marina.nord@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Logistico Nord
Caserma Salomone
Piazza Prato della Valle, 68
35123 PADOVA
comlog_nord@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
6° Reparto Infrastrutture
Sezione Demanio
Via S. Margherita, 21
40123 BOLOGNA
infrastrutture_bologna@postacert.difesa.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Direzione generale Reti infrastrutturali,
logistica e sistemi di mobilità
Viale Aldo Moro, 30
40127 BOLOGNA
dgmobilitaetrasporti@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Direzione generale Programmazione territoriale e
negoziata, intese. Relazioni europee e relazioni
internazionali
Viale Aldo Moro, 52
40127 BOLOGNA
Dpa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Direzione Generale Ambiente e Difesa del
Suolo e della Costa
Via della Fiera, 8
40127 BOLOGNA
dgambsegr@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Provincia di Modena
Area Territorio e supporto tecnico ai Comuni
Viale Jacopo Barozzi, 340
41124 MODENA
provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

Spett.le
Comune di Modena
Via Scudari, 20
41121 MODENA
comune.modena@cert.comune.modena.it

Spett.le
Comune di Comune di Castelnuovo Rangone
Via Roma, 1
41051 CASTELNUOVO RANGONE (MO)
comune.castelnuovo@cert.unione.terredicastelli.mo.it

Spett.le
Comune di Spilamberto
P.zza Caduti della Libertà, 3
41057 SPILAMBERTO (MO)
comune.spilamberto@cert.unione.terredicastelli.mo.it

Spett.le
ARPA
Sezione Provinciale di Modena
Via Fontanelli, 23
40121 MODENA
dirgen@cert.arpa.emr.it

Spett.le
ANAS
Compartimento della Viabilità per l'Emilia
Romagna
Viale Masini, 8
40126 BOLOGNA
anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

Spett.le
Consorzio di Bonifica
Burana
C.so Vittorio Emanuele, 107
41121 MODENA
segreteria@pec.consozloburana.it

Spett.le
USL – Dipartimento Sanità Pubblica
Via Martiniana, 21
41126 BAGGIOVARA (MO)
custodio@pec.usl.mant

Spett.le
Hera S.p.A.
Via C. Razzaboni, 80
41122 MODENA

Spett.le
HERA S.p.A.
Via Carlo Berti Pichat 2/4
40127 BOLOGNA

Spett.le
TERNA RETE ITALIA S.p.A.
Via dei Della Robbia 41/5R
50132 FIRENZE

Spett.le
SNAM - RETE GAS S.p.A.
Distretto Centro Orientale
Via M.E. Lepido, 203/15
40132 BOLOGNA

Spett.le
TELECOM ITALIA
Via Albani, 3
40129 BOLOGNA

Spett.le
TELECOM ITALIA SpA
Via Fusco, 34
41122 MODENA

OGGETTO: Autostrada A1 Milano – Napoli

Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano ed il casello autostradale di Modena Sud

PROGETTO DEFINITIVO

Richiesta parere conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e s.m. e dell'art. 37 L.R. Emilia Romagna n. 20/2000

In data 19.10.2007 ASPI ha inviato al Ministero delle Infrastrutture la documentazione del progetto ai fini della richiesta del parere di conformità urbanistica.

In data 11.12.2008, presso il Ministero delle Infrastrutture si è tenuta la prima seduta della Conferenza dei Servizi del progetto in argomento.

Con nota 398 del 23.02.2009, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha comunicato a tutti gli Enti interessati il differimento della data della C.d.S. a data da destinarsi, a causa di criticità derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessano gli imbocchi della galleria artificiale prevista in progetto.

Tutto ciò premesso, la scrivente ha provveduto a studiare una nuova soluzione progettuale per risolvere le criticità evidenziate.

Pertanto, Autostrade per l'Italia – Concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in virtù della convenzione del 12.10.2007 e successivo atto aggiuntivo – trasmette a codesto spettabile Ministero n. 1 copia degli elaborati su supporto informatico del progetto in argomento aggiornato, per l'esame e l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e s.m. e dell'art. 37 L.R. Emilia Romagna n. 20/2000.

Per quanto riguarda le procedure espropriative relative al progetto, si fa presente che la comunicazione di avvio del procedimento, finalizzato alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi della L.R. Emilia Romagna n. 37/2002 modificata con L.R. n. 10/2003 è stata attivata con pubblicazione all'albo pretorio dei Comuni di Spilamberto, Castelnuovo Rangone, Modena, sul quotidiano "Il Resto del Carlino edizione di Modena", sui siti informatici della Regione Emilia Romagna (<http://bur.regione.emilia-romagna.it>) e di AUTOSTRADE per l'Italia S.p.A. (www.autostrade.it) a partire dal 08 aprile 2015 ed hanno avuto una durata di 60 (sessanta) giorni a partire da tale data.

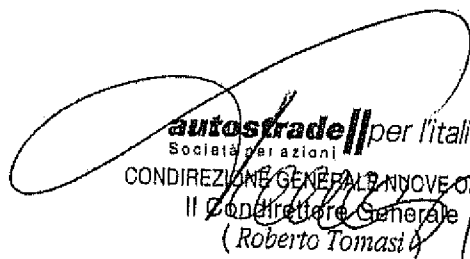
Alleghiamo inoltre, copia delle osservazioni ricevute con le relative bozze di risposta.

Per quanto riguarda la compatibilità ambientale dell'intervento, si comunica che la Provincia di Modena - Ufficio VIA ha deliberato l'esclusione da ulteriore procedura V.I.A. con delibera n. 269 del 24.09.2013.

La struttura di Vigilanza delle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha rilasciato la propria Validazione Tecnica con nota n.0004289 in data 15.05.2014.

Contestualmente all'invio del progetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in previsione della convocazione di apposita Conferenza di Servizi, si provvede ad inviare copie conformi del suddetto progetto, su supporto informatico, a tutte le Amministrazioni in indirizzo, alle quali si richiede il rilascio del nulla-osta di competenza, così come previsto dalla vigente normativa per le opere di interesse statale, invitando le stesse a segnalarci eventuali inderogabili esigenze di copie cartacee del progetto per poter provvedere a trasmettere quanto necessario in aggiunta alla copia su supporto informatico.

In attesa di Vs. comunicazioni in merito, Vogliate gradire distinti saluti.


autostrade//per l'italia
Società per azioni
CONDIREZIONE GENERALE NUOVE OPERE
Il Direttore Generale
(Roberto Tomasi)

Allegati: n.1 CD contenente copia del progetto e raccolta delle osservazioni ricevute con le relative bozze di risposta a tutte le Amministrazioni in indirizzo

AA.2



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI
Via Nomentana 2 - 00161 Roma

M INF-SVCA
Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie
Autostradali
SVCA
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0004289-15/05/2014-USCITA

AVC/uai

CODICE SIVCA
002-001-A001-01-B003-01




Autostrade per l'Italia S.p.A.
Via A. Bergamini, 50
00159 Roma

e p.c. Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Direzione Generale per le Politiche
di Sviluppo del Territorio
Piazzale di Porta Pia
00198 Roma

Area Attività Ispettive
Sede

Area Gestionale
Sede

Segreteria Tecnica SVCA
Sede

ASPI/RM/09.06.14/0024946/EE

RR09061400249461007000

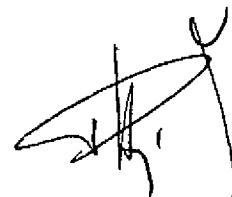
Oggetto: A1 Autostrada Milano-Napoli
Tratto: Modena-Brennero (A22)-Bologna Borgo Panigale (A14)
Lavori: Prolungamento della corsia sud della tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo della S.S. n.12 presso il cantone di Mugnano ed il casello autostradale di Modena Sud.
Convenzione Rep. 2763 del 08.02.2002 ASPI-ANAS-Regione Emilia Romagna-Provincia di Modena-Comuni di Campogalliano, Castelfranco Emilia, Crespellano, Modena e San Cesario sul Panaro.
Progetto definitivo: validazione

Con nota n. 4645/EU del 12/03/2014 codesta Società Concessionaria ha trasmesso il progetto definitivo in argomento, per il rilascio della Validazione Tecnica ai fini dell'espletamento delle procedure previste dall'art. 81 del D.P.R. n. 616/1977 e s.m.i.

Al riguardo questa Struttura, in virtù delle disposizioni del Ministero delle Infrastrutture ed ai soli fini del raggiungimento dell'intesa Stato-Regione, esaminato il progetto di che trattasi, esprime parere favorevole.

Detto parere viene rilasciato subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni, da recepirsi nella successiva fase progettuale, che dovranno essere evidenziate nella relativa relazione tecnica di accompagnamento.

- In relazione agli espropri, codesta Concessionaria dovrà provvedere ad inoltrare apposita richiesta di Delega a questa Concedente, al fine di avviare le relative procedure ai sensi di Legge. Nonché limitare le occupazioni temporanee al fine di contenere i costi di esproprio.
- Trattandosi di un intervento di "adeguamento" di un tratto stradale esistente, il progetto definitivo da presentare in Conferenza di Servizi dovrà essere corredato, ai sensi del D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 67/S del 22/04/2004, "*da una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura*".
- L'analisi di rischio dovrà contenere indicazioni in merito alle velocità di percorrenza previste per garantire l'esercizio in condizioni di sicurezza.
- Nei tratti di parallelismo della nuova viabilità con l'autostrada dovranno essere previsti, ove necessario, adeguati dispositivi frangiluce per evitare fenomeni di abbagliamento.
- Il dimensionamento degli elementi geometrici dovrà essere conforme alla normativa vigente, con particolare riguardo all'immissione dell'asse C-direzione Bologna- sull'asse D in corrispondenza del manufatto scatolare di sottopasso alla viabilità comunale "Bellaria" e, altresì, dovranno essere garantite adeguate distanze di visibilità in modo da rispettare le prescrizioni di legge.
- Dovrà porre particolare attenzione al dimensionamento e alla collocazione delle rotatorie, affinché queste consentano di rispettare i livelli di servizi previsti dalle norme; in particolare per la rotatoria che insiste sull'asse 10, in prossimità della piazzola autostradale sarebbe opportuno, per motivi di sicurezza in caso di svio di mezzo pesante, valutare la possibilità di un suo arretramento.
- Dovrà essere garantito e verificato il corretto smaltimento delle acque meteoriche dalle piattaforme stradale ed autostradale, con particolare attenzione nei punti ove il parallelismo delle due viabilità è più accentuato;
- Il progetto definitivo da presentare in Conferenza di Servizi dovrà, inoltre, essere corredato del progetto completo della segnaletica, verticale ed orizzontale.
- Dovranno essere previste barriere di sicurezza conformi alla normativa vigente ed il progetto definitivo sarà corredato del progetto delle barriere redatto ai sensi dell'art. 2 del D.M. n. 223 del 18.02.1992 e s.m.i.. Nonché, dovranno essere previsti dispositivi rispondenti alle norme EN 1317 parti 1,2,3,4 e 5.
- I successivi livelli di progettazione dovranno prevedere la progettazione di tutti i punti singolari, delle eventuali cuspidi e la progettazione degli elementi iniziali e terminali delle barriere.



- I pannelli delle barriere acustiche, ove previsti in vetro stratificato, dovranno essere rinforzati con fili di poliammide integrati, o con altra tecnologia atta ad evitare la caduta di frammenti, in caso di urto.
- Il potere fonoassorbente delle barriere antirumore dovrà risultare conforme a quanto stabilito nel Piano generale di bonifica acustica presentato al Ministero dell'Ambiente.
- Le barriere di sicurezza e acustiche dovranno essere installate in modo da garantire adeguate distanze di visibilità e da rispettare le prescrizioni di legge.
- Dovrà essere garantito uno spazio tra le barriere di sicurezza e le barriere acustiche da installare tale da consentire alle barriere di sicurezza la massima deformazione dinamica.
- Tutti i materiali e gli apparecchi impiegati per la realizzazione delle opere dovranno essere adatti all'ambiente in cui verranno installati e dovranno avere caratteristiche tali da resistere alle azioni meccaniche, corrosive e termiche, alle quali potranno essere esposti durante i lavori.
- La Società Concessionaria provvederà alla rimozione delle interferenze attuando ogni azione finalizzata al rispetto dei tempi previsti in progetto, restando inteso che eventuali maggiori oneri e danni saranno a totale carico della Società Concessionaria medesima.
- Si raccomanda di richiedere, nel caso in cui le interferenze ricadano all'interno delle aree di pertinenza, che lo spostamento delle stesse avvenga a titolo gratuito, a carico degli Enti e delle Amministrazioni proprietarie delle reti interferite e di verificare l'esistenza di eventuali convenzioni con gli Enti proprietari delle strade.
- Per i lavori in oggetto trova applicazione il decreto legislativo n. 35 del 15/03/2001 e pertanto dovrà essere trasmessa nella successiva fase di progettazione la documentazione prevista nell'Allegato II.

Resta inteso che il parere vincolante di questa Struttura sarà reso, anche per quanto attiene gli aspetti economici, nei modi e nei termini previsti dalla Convenzione vigente, sul progetto definitivo elaborato sulla base delle prescrizioni che saranno formalizzate in sede di Conferenza di Servizi.

Il Responsabile Area Vigilanza Concessioni

Giovanni Proietti



Visto:

IL CAPO DELLA STRUTTURA

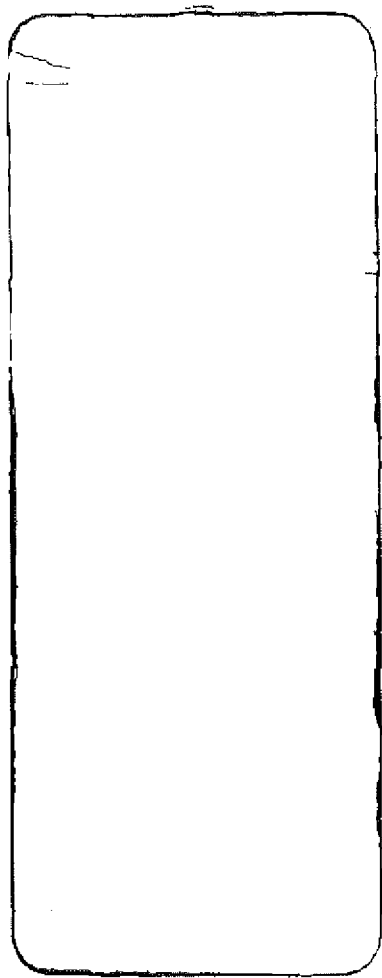
Mauro Calcetta



4289



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
S.V.C.*





Provincia di Modena

Servizio Valutazioni, Autorizzazioni e Controlli ambientali Integrati
 telefono 059 209 423 fax 059 209 409
 viale Jacopo Barozzi 340, 41124 Modena c.f. e p.i. 01375710383
 centralino 059 209 111 www.provincia.modena.it provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

Unità Operativa V.I.A. – gf
 tel. 059.209.466 fax 059.209.492
 E-mail – via@provincia.modena.it
 SCRE 02/2013

Classifica 09-06-02 fasc.34/2013.

Modena, 26/09/2013

Spett. Autostrade per l'Italia
 Via Bergamini, 50
 00159 Roma
c.a. ing. Stefano Storoni
 Fax. 06.436.34.513

Oggetto: PROCEDURA DI VERIFICA (SCREENING) - L.R. 9/99, TITOLO II - PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE SUD DI MODENA NEL TRATTO COMPRESO FRA LO SVINCOLO DELLA SS12 ED IL CASELLO AUTOSTRADALE DI MODENA SUD, NEI COMUNI DI MODENA, CASTELNUOVO RANGONE E SPILAMBERTO. PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA. RISULTO DELLA PROCEDURA DI SCREENING.

Con la presente si comunica che con la Deliberazione di Giunta Provinciale n. 269 del giorno 24/09/2013, si è conclusa la procedura di Screening di cui all'oggetto.

La citata Deliberazione è consultabile e scaricabile dal sito Web dell'Amministrazione provinciale (www.provincia.modena.it), seguendo il seguente percorso:

Ambiente -> Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) -> procedimenti conclusi

A disposizione per eventuali chiarimenti, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Direttore di Area ROMPIANESI GIOVANNI

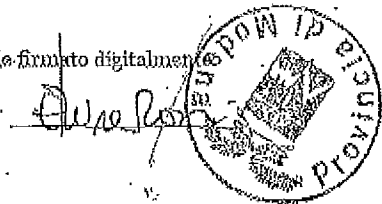
Originale Firmato Digitalmente

(da compilare in caso di stampa)

Si attesta che la presente copia, composta di n. 1 fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente

Modena, li 26/09/2013

Protocollo n. 95859 del 26/09/2013





Provincia di Modena

Servizio Valutazioni, Autorizzazioni e Controlli ambientali integrati

telefono 059 209 423 fax 059 209 409

viale Jacopo Barozzi 340, 41124 Modena c.f. e p.i. 01375710363

centralino 059 209 111 www.provincia.modena.it provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

Servizio Certificato UNI EN ISO 9001:2000 - Registrazione N. 3256 -A-

Oggetto: Procedura di verifica (Screening) di assoggettabilità alla VIA – L.R. 9/99, Titolo II – Progetto di prolungamento della Tangenziale Sud di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo della SS12 ed il casello autostradale di Modena Sud, nei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto. Proponente: Autostrade per l'Italia Spa.

ESITO DELLA PROCEDURA DI SCREENING

La Provincia di Modena, autorità competente per il procedimento di verifica (Screening) di Assoggettabilità alla VIA relativo al progetto in oggetto, localizzato nei comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto, comunica quanto segue, ai sensi dell'art.10 della LR.9/99.

Con la deliberazione n. 269 del 24/09/2013,

ad unanimità di voti favorevoli, espressi nelle forme di legge,

LA GIUNTA DELIBERA

- 1) di escludere, ai sensi dell'art.10 della LR. n.9/1999, dalla ulteriore procedura di V.I.A. di cui al Titolo III della medesima legge regionale, il progetto di prolungamento della Tangenziale Sud di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo della SS12 ed il casello autostradale di Modena Sud, nei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto, presentato dalla Società Autostrade per l'Italia Spa, con sede in Via Bergamini n.50, Roma, a condizione che siano rispettate le prescrizioni individuate [...];
- 2) di approvare le valutazioni relative alle osservazioni presentate, tutte sintetizzate nell'Allegato A, facente parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) di trasmettere la presente deliberazione al proponente, ai Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto, alla Regione Emilia Romagna – Servizio Tecnico di Bacino, al Consorzio di Bonifica Burana, ad ARPA Modena e a AUSL Modena;
- 4) di dare atto che le spese di istruttoria della procedura di verifica (screening), pari a € 7.754,74 sono state versate dal proponente al momento della presentazione dell'istanza;
- 5) di pubblicare il presente atto, ai sensi dell'art.10, comma 3 della LR.9/99, per estratto sul BURERT e integralmente sul sito web della Provincia di Modena;
- 6) di informare che contro il presente provvedimento può essere presentato ricorso giurisdizionale avanti al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni; entrambi i termini decorrono dalla comunicazione del presente atto all'interessato;
- 7) di rendere il presente atto immediatamente eseguibile.

Il testo completo dell'atto deliberativo è consultabile sul sito web della Provincia di Modena www.provincia.modena.it seguendo il percorso: Ambiente – Valutazione di Impatto Ambientale – Procedimenti conclusi.



Provincia
di Modena

Verbale n. 269 del 24/09/2013

Oggetto: PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VIA (SCREENING) - L.R. 9/99, TITOLO II - PROGETTO DI PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE SUD DI MODENA NEL TRATTO COMPRESO FRA LO SVINCOLO DELLA SS12 ED IL CASELLO AUTOSTRADALE DI MODENA SUD, NEI COMUNI DI MODENA, CASTELNUOVO RANGONE E SPILAMBERTO. PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA - ESITO DELLA PROCEDURA

Pagina 1 di 34

GIUNTA PROVINCIALE

Il 24 SETTEMBRE 2013 alle ore 09:30 si riunisce nella sala delle proprie sedute la Giunta provinciale, presieduta dal Presidente della Provincia EMILIO SABATTINI con l'assistenza del Segretario Generale GIOVANNI SAPIENZA.

Sono presenti 6 membri su 7, assenti 1. In particolare risultano:

SABATTINI EMILIO	Presidente della Provincia	Presente
GALLI MARIO	Assessore provinciale	Presente
GOZZOLI LUCA	Assessore provinciale	Assente
ORI FRANCESCO	Assessore provinciale	Presente
PAGANI EGIDIO	Assessore provinciale	Presente
SIROTTI MATTIOLI DANIELA	Assessore provinciale	Presente
VALENTINI MARCELLA	Assessore provinciale	Presente

Il Presidente, constatata la presenza del numero legale, pone in trattazione il seguente argomento:

Delibera n. 269

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VIA (SCREENING) - L.R. 9/99, TITOLO II - PROGETTO DI PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE SUD DI MODENA NEL TRATTO COMPRESO FRA LO SVINCOLO DELLA SS12 ED IL CASELLO AUTOSTRADALE DI MODENA SUD, NEI COMUNI DI MODENA, CASTELNUOVO RANGONE E SPILAMBERTO. PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA - ESITO DELLA PROCEDURA

Oggetto:

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VIA (SCREENING) - L.R. 9/99, TITOLO II - PROGETTO DI PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE SUD DI MODENA NEL TRATTO COMPRESO FRA LO SVINCOLO DELLA SS12 ED IL CASELLO AUTOSTRADALE DI MODENA SUD, NEI COMUNI DI MODENA, CASTELNUOVO RANGONE E SPILAMBERTO. PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA - ESITO DELLA PROCEDURA.

Il giorno 11/04/2013 è pervenuta presso la Provincia di Modena, ai sensi dell'art. 9, comma 1 della L.R. n. 9/99 "Disciplina della procedura di valutazione dell'impatto ambientale", la domanda di assoggettamento alla procedura di Verifica (Screening), del progetto di prolungamento della Tangenziale Sud di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo della SS12 ed il casello autostradale di Modena Sud, nei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto.

La domanda, assunta agli atti con prot. n. 41145 del 12/04/2013, e gli elaborati progettuali di Screening sono stati presentati dalla Società Autostrade per l'Italia Spa, con sede in Via Bergamini n.50, Roma.

Il progetto è sottoposto alla procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA (Screening) in quanto ricade nella tipologia definita dalla vigente LR.9/99 al punto B.2.46) "*Strade extraurbane secondarie*".

Con avviso pubblicato in data 08/05/2013 sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna n.121/2013 è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito degli elaborati ed è stato avviato il periodo di 45 giorni per la presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati.

Il deposito degli elaborati prescritti per l'effettuazione della procedura di Screening è stato regolarmente effettuato presso il Servizio Valutazioni, Autorizzazioni e Controlli Ambientali Integrati della Provincia di Modena, Unità Operativa V.I.A., V.le J. Barozzi, 340, presso i Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto per la consultazione del progetto e l'eventuale presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati.

Durante il periodo di deposito, ovvero entro il giorno 22/06/2013, sono pervenute le seguenti osservazioni scritte:

- Osservazione del Sig. Simone Guerri (Antica Trattoria La Busa) datata 17/05/2013, pervenuta il giorno 20/05/2013 e assunta agli atti con prot.55454 del 20/05/2013;
- Osservazione del Sig. Luciano Ori (Azienda Agricola Luciano Ori – Spilamberto), datata e pervenuta il giorno 18/06/2013, assunta agli atti con prot.68084 del 20/06/2013;
- Osservazione del Sig. Marcello Secco, datata 18/06/2013, pervenuta il giorno 20/06/2013 e assunta agli atti con prot.68455 del 20/06/2013;
- Osservazione del Sig. Davide Lonardi (Acetaia Villa San Donnino), datata 21/06/2013, anticipata a mezzo fax (senza gli allegati) il giorno 22/06/2013, pervenuta completa il giorno 26/06/2013 e assunta agli atti con prot.70027 del 26/06/2013.
Successivamente, è pervenuta la seguente osservazione:
- Osservazione dell'Avv. Giorgio Fregni, trasmessa per incarico dei Sigg. Davide Lonardi (Acetaia Villa San Donnino), Mariangela Grosoli (Aceto Balsamico del Duca Adriano Grosoli Srl) e Luciano Guerri (Antica Trattoria La Busa), datata 16/07/2013, pervenuta il giorno 19/07/2013 e assunta agli atti con prot.79408 del 24/07/2013.

Con nota prot. 68749 del 21/06/2013, ai sensi dell'art.9, comma 5 della L.R.9/99, è stato richiesto al proponente di presentare ulteriori elaborati progettuali al fine di acquisire le informazioni necessarie alla formulazione della decisione conclusiva della presente procedura di screening.

La richiesta di integrazioni ha sospeso i termini della procedura, che sono stati avviati nuovamente in data 01/08/2013, con la presentazione della documentazione integrativa da parte del proponente.

Ai fini della elaborazione dell'istruttoria della presente procedura sono stati presi in considerazione i contributi dei seguenti Enti/Servizi:

- Comune di Modena, Servizio Ambiente e Protezione Civile e Servizio Pianificazione Territoriale ed Edilizia Privata;
- Comune di Spilamberto, Direzione Lavori Pubblici, Patrimonio e Ambiente;
- Comune di Castelnuovo Rangone – Area Territorio;
- ARPA Modena, Servizio Sistemi Ambientali;
- Consorzio della Bonifica di Burana - Modena;
- Regione Emilia Romagna, Servizio Tecnico di Bacino Affluenti del Po;
- Area Lavori Pubblici della Provincia di Modena;
- Unità Operativa Pianificazione Territoriale della Provincia di Modena.

QUADRO PROGRAMMATICO

PSC MODENA: Il proponente rileva che “il PRG individua, parallelamente al tracciato dell’Autostrada A1, le direttrici della viabilità extraurbana principale che il tracciato del potenziamento in progetto ripercorre e che risulta essere geometricamente coerente con le previsioni di Piano”.

Il Comune di Modena non rileva elementi di contrasto fra il progetto dell’opera e le norme del vigente Piano Strutturale Comunale (PSC); relativamente a tale ambito, pertanto, non sono stati rilevati elementi di criticità, né è stata individuata la necessità di definire specifiche prescrizioni ambientali.

PRG CASTELNUOVO RANGONE: Parte della viabilità connessa alla rotatoria di collegamento con lo stradello San Lorenzo ricade nel territorio comunale di Castelnuovo Rangone; in tale porzione di territorio la variante 2012 del PRG comunale vigente prevede una destinazione agricola: Zone agricole normali (E1) - parti del territorio comunale caratterizzate dalla prevalenza dell’utilizzazione agricola del suolo e destinate a mantenere tale destinazione prevalente, associata ad altre funzioni compatibili con il mantenimento delle caratteristiche dell’ambiente rurale (funzioni residenziali, ricreative, ecc.). Per tali zone gli obiettivi del PRG sono:

- la tutela delle risorse naturali non rinnovabili, ivi comprese quelle che supportano il sistema produttivo agricolo;
- la valorizzazione economica equilibrata delle risorse naturali rinnovabili;
- la tutela e valorizzazione delle strutture e degli elementi che caratterizzano le diverse forme di paesaggio, e del patrimonio edilizio di interesse storico, ambientale o testimoniale;
- la tutela e promozione dell’efficienza delle imprese agricole. (art. 4.4.1 delle NTA del PRG).

Per quanto riguarda il sistema delle tutele si segnala la presenza dello “Stradello San Lorenzo” che è classificato dal Piano come “Viabilità storica”, ossia la viabilità che corrisponde a tracciati già individuabili nella cartografia storica, in applicazione dell’art. 24 del PTPR.

Per tali ambiti il Piano dispone che :

2. Gli interventi sulla viabilità storica dovranno assicurare la conservazione sia del tracciato e dell’ampiezza della sede, sia dei manufatti costitutivi quali ponti e parapetti realizzati con materiali e forme tradizionali, sia delle opere laterali quali fossi e tabernacoli votivi.

3. Ai sensi delle presenti norme non costituiscono modifiche del tracciato le opere di sistemazione e rifacimento, secondo criteri di maggiore sicurezza ed efficienza, delle

intersezioni stradali, nonché la realizzazione delle opere espressamente previste nelle planimetrie di P.R.G.

Parte della viabilità ricade inoltre in un' "Area di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua (Legge 08/10/1985 n. 431); l'ambito è relativo al Canale San Pietro (art. 2.2.2 delle NTA del PRG).

In tali aree il Piano dispone che :

2. Gli ambiti di cui al presente articolo possono essere interessati da impianti tecnologici e infrastrutture tecnologiche e per la mobilità, solamente qualora siano previsti in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, oppure qualora tali infrastrutture o impianti abbiano rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione di non più di un comune, ovvero di parti della popolazione di due comuni confinanti.

I progetti di tali opere dovranno verificarne la compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato direttamente o indirettamente dall'opera stessa, con riferimento ad un tratto significativo del corso d'acqua e ad un adeguato intorno, anche in rapporto alle possibili alternative.

3. Per le infrastrutture lineari e gli impianti a rete non completamente interrati può prevedersi esclusivamente l'attraversamento in trasversale; i ponti e i manufatti di attraversamento devono, ove possibile, prevedere la sottostante percorribilità parallelamente al corso d'acqua, per consentire itinerari pedonali e ciclabili lungo l'alveo e le arginature.

Il progetto è previsto negli elaborati grafici del PRG comunale, anche se geometricamente differente dal tracciato in studio, ed è indicato in modo simbolico.

Non sono stati rilevati elementi di non conformità con la vigente pianificazione comunale.

PRG SPILAMBERTO: Parte del tratto terminale del tracciato in progetto ricade sul territorio comunale di Spilamberto (tavola 16). Il PRG del gennaio 2012 individua le seguenti zone omogenee:

- Zone agricole di tutela generalizzata (E2) - zone agricole per le quali emergono particolari esigenze di cautela preventiva nei confronti di eventuali nuovi processi di edificazione, per l'esistenza di particolari condizioni fisiche o ambientali. (art. 45 delle NTA del PRG);
- Attività artigianali di completamento (DA1) – l'ambito è relativo alla Cascina Giovanardi (art. 33 delle NTA del PRG).

Il progetto è previsto negli elaborati grafici del PRG comunale, anche se geometricamente differente da quello oggetto del presente studio.

Nel parere espresso dal Comune di Modena non è evidenziata la presenza di inesattezze o incongruenze rispetto a quanto evidenziato dal proponente.

Non sono stati rilevati elementi di non conformità con la vigente pianificazione comunale.

PTCP PROVINCIA DI MODENA: L'opera stradale proposta costituisce un tratto della rete stradale primaria di progetto, prevista dal PTCP2009, approvato con DCP n. 46 del 18/3/2009, riportata alla tavola 5.1.; una volta realizzata, andrà a costituire uno degli assi principali del sistema di relazioni interne al territorio provinciale in grado di consentire il collegamento al sistema della viabilità di rango regionale e statale.

Si apprezzano i progetti preliminari proposti, in questa fase, per la soluzione delle interferenze con il sistema dei percorsi ciclabili ed il tratto di percorso ciclo-pedonale per la connessione di via Medicine con il tratto ciclabile esistente che collega la frazione di San Donnino.

In relazione alla mitigazione paesistica ed ambientale, il PTCP2009 all'art. 90 comma 3 definisce come obiettivo specifico dell'accessibilità provinciale quello di " *caratterizzare le infrastrutture previste come corridoi multifunzionali (infrastrutturale, ambientali e paesistici) con finalità di riequilibrio ambientale e insieme di riqualificazione urbana e territoriale, di riduzione di impatto*

paesistico-ambientale e di salvaguardia dell'efficienza tecnica dell'infrastruttura, anche attraverso la salvaguardia delle aree limitrofe da destinare a dotazioni ecologiche attraverso la forestazione, la creazione di filari alberati ed un efficace utilizzo di sistemi per la mitigazione del rumore. ”; ancora, all'art. 97 “ Nella definizione operativa degli interventi sul sistema delle infrastrutture per la mobilità la verifica delle alternative di tracciato e delle condizioni di minimizzazione degli impatti viene effettuata anche in funzione degli scenari di riequilibrio ecologico definiti dal progetto di rete ecologica di livello provinciale di cui all'art. 28 delle presenti Norme. ”.

Per quanto sopra esposto e rammentando che i tratti esistenti della tangenziale di Modena sono stati costruiti in un periodo precedente al PTCP oggi in vigore, si rammenta che il vasto territorio agricolo al contorno costituisce, nell'ambito della provincia modenese, un sistema connettivo ecologico diffuso, quindi, in sede di progetto definitivo, devono essere previste e realizzate le recinzioni necessarie ad evitare l'attraversamento stradale da parte di animali di media e grande taglia (i.e. caprioli) che oltre a costituire una perdita dal punto di vista faunistico, potrebbero costituire un pericolo per la circolazione stradale.

Inoltre, l'opera proposta attraversa un importante tratto della pianura modenese, in particolare interessa il primo tratto della pianura pedecollinare e costituisce un segno territoriale di forte impatto paesaggistico. Le opere di mitigazione ambientale e paesaggistica proposte in questa fase progettuale non paiono sufficienti a soddisfare l'importante ruolo mitigativo tra l'infrastruttura e il territorio rurale nel quale si inserisce. Pertanto, in ambito di progetto definitivo, si chiede di porre particolare attenzione lungo l'intero suo tratto al fine di integrare l'opera nel paesaggio provinciale e si chiede di porre a dimora arbusti e piante autoctoni che consentano di mitigare la presenza stradale. Tali essenze devono essere poste a dimora anche in considerazione della sua stretta vicinanza con ambiti agricoli adatti alla produzione di alimenti destinati al genere umano e quindi particolarmente sensibili alle polveri prodotte dal traffico veicolare. A questo proposito possono essere utili le disposizioni relative alle Unità di Paesaggio di cui all'allegato 2 del PTCP2009, con particolare riferimento alla Unità di Paesaggio 14 Paesaggio dell'alta pianura centro orientale. Si rammenta che, al fine di evitare la presenza di specie avicole in prossimità dell'infrastruttura viaria, si dovranno evitare quelle essenze arboree ed arbustive che producono bacche o semi che costituiscono richiamo per l'avifauna, la quale potrebbe essere causa di collisioni con i veicoli in transito.

La strada in progetto interferisce con l'alveo dei torrenti: Grizzaga, Tegagna, Tiepido, Nizzola e con i canali San Pietro e Diamante; tali alvei ed i corsi d'acqua sono riportati nella carta 1.1 del PTCP2009 e sono tutelati secondo le disposizioni dell'art. 10 “ Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua”, che ammette esclusivamente la realizzazione di opere connesse alle linee di comunicazione viaria, previo parere favorevole dell'ente preposto alla tutela idraulica, ferme restando che le opere connesse alle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico devono essere realizzate secondo le disposizioni del comma 10 dell'art. 9 del PTCP2009.

In relazione alla tutela sopra richiamata, considerato che il progetto propone l'attraversamento in trasversale dei corsi d'acqua tutelati, con particolare riferimento a: torrente Grizzaga, torrente Tegagna, torrente Tiepido, canale San Pietro, canale Diamante, le autorità preposte alla tutela idraulica competenti dovranno esprimere il proprio parere favorevole al progetto. Le Autorità preposte sono individuate nel Servizio Tecnico di Bacino della Regione Emilia Romagna per i torrenti Nizzola, Grizzaga, e Tegagna, nell'Autorità di Bacino del fiume Po in relazione al torrente Tiepido, nel Consorzio della Bonifica di Burana per il Canale San Pietro e per il Canale Diamante.

Per tutte le opere da realizzare in prossimità dei sei corsi d'acqua interferiti si rammenta quanto prescritto al comma 5 dell'art.10 “5. (P) Allo scopo di mantenere la piena funzionalità delle opere di difesa essenziali alla sicurezza idraulica e a garantire la funzionalità ecologica degli ecosistemi, la tutela della continuità ecologica, la conservazione e l'affermazione delle biocenosi autoctone; di migliorare le caratteristiche naturali dell'alveo, salvaguardando la vegetazione di ripa, con particolare riguardo alla varietà, alla tutela degli habitat caratteristici; di eliminare gli ostacoli al

deflusso della piena in alveo e in golena, gli interventi finalizzati alla difesa idraulica ed alla manutenzione di invasi ed alvei devono in ogni caso attenersi a criteri di basso impatto ambientale e ricorrere, ogni qualvolta possibile, all'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica, ai sensi della Direttiva Regionale approvata con Deliberazione di Giunta Regionale n. 3939 del 6 novembre 1994"; pertanto, gli interventi da realizzare in prossimità, o in corrispondenza degli alvei dei corsi d'acqua devono essere condotti nel rispetto di quanto prescritto dal comma sopra riportato, ripristinando ogni tipo di funzionalità degli ambiti eventualmente interferiti o danneggiati dai lavori di costruzione della nuova bretella stradale.

L'opera stradale interferisce con le **"Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua"**, di cui all'art. 9, dove, al comma 8, si dispone la fattibilità di opere del tipo proposto dal presente progetto e condiziona tale fattibilità, oltre che all'assenso da parte dell'autorità idraulica preposta, anche allo studio di un "significativo" tratto del corso d'acqua interessato in relazione alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche.

Si rammenta che le opere previste in questi ambiti devono essere adeguatamente mitigate sia dal punto di vista paesaggistico, sia dal punto di vista naturalistico in modo adeguato al ripristino ed alla conservazioni delle sue caratteristiche naturali, senza interferire sulla funzionalità idraulica dei corsi d'acqua. Questo al fine di ricostituire quelle condizioni naturalistiche e paesaggistiche che le aree intorno ai corsi d'acqua interferiti formano quale patrimonio di tutela dei corsi d'acqua stessi. In particolare, si prescrive che, al termine dei lavori, le aree tutelate ed interferite dalle eventuali movimentazioni di cantiere, vengano ripristinate a garantire la continuità delle condizioni naturalistiche e paesaggistiche presenti ed in via di formazione all'atto dell'inizio dei lavori.

Il torrente Tiepido e le aree di tutela ad esso relativo sono inserite in un progetto di tutela e valorizzazione riportato alla carta 1.1 del PTCP2009, di cui all'art. 32 comma 1, da sviluppare da parte delle Amministrazioni competenti.

I torrenti Grizzaga, Tegagna-Gherbella, Tiepido e Nizzola ed il canale San Pietro compaiono nell'elenco delle acque pubbliche di cui al R.D. 1775/1933, pertanto sono sottoposti alla tutela di cui all'art. 142 del Dlgs 42/2004, nonché alle disposizioni di cui all'art. 146 della stessa legge.

L'asse stradale proposto si trova nelle Zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, riportate nella carta 3.2 del PTCP, di cui all'art. 12 A; l'opera interessa il settore di ricarica di tipo B: aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda, dove in linea generale vengono favoriti i processi di ricarica della falda e limitate le impermeabilizzazioni dei suoli.

Nella carta 3.1 è rappresentata la vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale. Il progetto interessa terreni caratterizzati da un grado di vulnerabilità degli acquiferi che varia da basso ad elevato: ai sensi dell'art. 12 A, è vietato lo scarico o l'immissione diretta nelle acque sotterranee e nel sottosuolo delle acque meteoriche provenienti da piazzali adibiti a parcheggio e strade, oltre a quanto previsto dalle normative vigenti in materia (cfr allegato 1.4 lettere d ed x delle Nda del PTCP2009).

L'opera in progetto ricade entro il limite delle aree soggette a criticità idraulica di cui all'art. 11, comma 7 e carta 2.3 *Rischio idraulico: carta della pericolosità e della criticità idraulica*.

Al comma 8 dell'art. 11 di cui sopra, il PTCP2009 dispone per i Comuni " *l'adozione di misure volte alla prevenzione del rischio idraulico ed alla corretta gestione del ciclo idrico [...]per i nuovi insediamenti e le infrastrutture - l'applicazione del principio di invarianza idraulica (o udometrica) attraverso la realizzazione di un volume di invaso atto alla laminazione delle piene ed idonei dispositivi di limitazione delle portate in uscita o l'adozione di soluzioni alternative di pari efficacia per il raggiungimento delle finalità sopra richiamate*".

Inoltre, l'opera in progetto interessa alcune strutture strategiche per la sicurezza idraulica del territorio individuate nella carta 2.3 *Rischio idraulico: carta della pericolosità e della criticità idraulica* :

Infrastrutture esistenti: E8 Sifone a botte del Canale San Pietro
Nodi di criticità idraulica: NC3 Canale San Pietro (Torrente Tiepido)
Infrastrutture in progetto: P7 Diversivo Martiniana

Il comma 12 dell'art.11 considera tali infrastrutture come strategiche e prioritarie e pertanto, anche per tale ambito deve essere coinvolta l'Autorità idraulica preposta, al fine di rispettare le disposizioni necessarie a garantire la sicurezza idraulica del territorio interessato.

La rete di scolo dei canali intercettati dall'opera svolge un ruolo determinante per la raccolta ed il convogliamento delle acque in caso di intense piogge, nelle successive fasi autorizzative devono essere attentamente valutate, insieme alle autorità idrauliche preposte, le chiusure, i tombamenti e le aperture di fossi di scolo che spesso svolgono un ruolo risolutivo.

Il progetto riguarda alcuni "*Elementi di interesse storico-testimoniale: viabilità storica*" di cui all'art. 44A del PTCP2009: la strada Nuova Estense (SS12) nel Comune di Modena, la Via San Lorenzo nel Comune di Castelnuovo Rangone, la Via Medicine e la Via Vignolese (SP 623) nel Comune di Spilamberto.

La norma di PTCP2009 legata agli interventi possibili lungo i tracciati della viabilità storica dispone che durante la realizzazione delle opere vengano evitate alterazioni significative della riconoscibilità dei tracciati storici.

Pertanto, l'intervento previsto risulta coerente, in relazione alla norma citata, a condizione che anche nell'ambito del progetto definitivo, non venga alterata la riconoscibilità del tracciato viario originale, compreso il tracciato della viabilità storica di via Medicine che pur interrotta, secondo quanto previsto dal progetto, dovrà conservare il segno territoriale originario, evitando quelle operazioni di modifica dello stesso che potrebbero cancellarne la memoria storica. Nell'ambito dei lavori per l'interruzione del percorso viario, si propone che il segno territoriale del tracciato originario venga evidenziato ad enfatizzare il suo ruolo di limite/cerniera sul territorio. Devono essere conservati tutti i manufatti e quegli elementi vegetali, quali alberi, piantate, ecc., che, legati alla presenza della strada ne sottolineano le intersezioni, i punti di sosta, le pietre miliari, ecc. e costituiscono patrimonio testimoniale dei luoghi attraversati dal nuovo asse stradale, con particolare riferimento a quelli individuati nelle tavole del PTCP2009, carta 1.1, e quelli individuati dagli strumenti urbanistici comunali. Nell'ambito delle intersezioni a rotatoria che interrompono il tracciato originario delle strade storiche esistenti (i.e. SP 623 Vignolese) si chiede di valutare, nell'ambito delle opere adatte ad interrompere la continuità visiva all'interno della rotatoria (quinta visiva verticale), la messa in opera di elementi che rimarchino il tracciato stradale intercettato dalla rotatoria e il percorso del canale storico Diamante.

Il progetto della strada tangenziale interessa "*Elementi di interesse storico-testimoniale: canali storici e maceri*" di cui all'art. 44C: canale San Pietro, canale Diamante. L'art. citato dispone che, nei canali, gli interventi siano rivolti alla conservazione dei singoli elementi ed alla valorizzazione del loro ruolo culturale legate alla fruizione del territorio, alla loro valorizzazione ambientale e paesaggistica; pertanto l'intervento è coerente a condizione che non vengano alterate le caratteristiche del canale San Pietro e del canale Diamante che hanno assunto negli ultimi secoli un ruolo di memoria storica del territorio, oltre a quello di manufatto idraulico di strategica importanza per il territorio modenese.

In merito al rischio sismico con riferimento alla L.R. 30 ottobre 2008 n.19, all'entrata in vigore dell'Atto di Indirizzo e Coordinamento Tecnico in materia di microzonazione sismica (Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna n.112 del 02/05/2007 divenuta efficace il 17/05/2007) e del PTCP 2009 che assume determinazioni in merito al rischio sismico con la Carta 2.2 "*Rischio sismico: carta delle aree suscettibili di effetti locali*", si precisa che, come si evince dalle tavole 2.2a.4 e 2.2a.5 l'opera interessa una *Area potenzialmente instabile e soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche* di cui all'art.14 del PTCP2009 *Riduzione del rischio sismico e microzonazione sismica*.

Si fa presente che ai sensi della citata Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna n.112 al punto 4.2 nelle aree in cui è prevista la realizzazione di opere di rilevante interesse pubblico è richiesta una analisi più approfondita di terzo livello. Per gli elaborati da produrre e l'acquisizione dei dati si vedano i paragrafi 4.2.1 e 4.2.2 della citata deliberazione regionale.

In questa fase progettuale, si rammenta che il Ptcp2009, alla tavola 5.1, prevede una estensione del collegamento stradale, oggetto della presente, all'oltre Panaro che consentirà la rapida connessione stradale dei comuni di Castelfranco Emilia e di San Cesario sul Panaro alla rete regionale e nazionale. La Provincia ha allo studio le soluzioni per la connessione stradale dei territori sopra richiamati, all'asse stradale tangenziale sud di Modena, che prevedono la connessione al sistema a rotatoria che precede lo svincolo con via Vignolese (SP 623). Nell'ambito della realizzazione del progetto, previo contatto con il Servizio Lavori Pubblici della Provincia di Modena, si chiede di considerare i futuri rami di connessione alla prevista rotatoria nel territorio del comune di Spilamberto, al fine di dimensionare in maniera adeguata tale intersezione evitando la necessità di un suo adeguamento in tempi brevi.

Dalle verifiche effettuate sul progetto preliminare dell'opera, sulla base dei contributi istruttori acquisiti e con la definizione delle prescrizioni sopra individuate, rispetto al vigente PTCP, non è stata evidenziata la presenza di elementi ostativi alla realizzazione dell'opera in progetto.

IN CONCLUSIONE, DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO, si ritiene che anche in funzione dei pareri acquisiti da parte degli Enti e dei Servizi competenti in merito, la documentazione sia adeguata e sufficientemente dettagliata per poter rilevare che non sono presenti elementi programmatici tali da rendere non realizzabile l'opera in progetto.

Le prescrizioni individuate nel presente paragrafo ed puntualmente elencate in seguito, nel dispositivo del presente atto, si rendono necessarie ai fini del rispetto delle disposizioni dei vigenti strumenti di pianificazione comunali e provinciale, nell'ambito della minimizzazione degli impatti dell'opera nei confronti dell'ambiente.

QUADRO PROGETTUALE

ALTERNATIVE PROGETTUALI: Il proponente rileva che, in fase di progettazione sono stati individuati i seguenti punti "obbligati" piano altimetrici del percorso e dei relativi vincoli:

- 1) il percorso, per quanto possibile, deve restare adiacente al sedime autostradale (con le limitazioni imposte dalla normativa in ordine alla successione degli elementi d'asse di progetto);
- 2) raccordi di estremità in corrispondenza di sedi stradali esistenti, (SP 5-SC Bellaria ad Est e SS 623 ad Ovest) con svincoli a raso in rotatoria;
- 3) soluzione delle interferenze con la viabilità esistente (SC Bellaria, Baccelliera e San Lorenzo) utilizzando i dislivelli esistenti in corrispondenza dei cavalcavia autostradali (dei quali deve essere conservata integralmente la struttura);
- 4) interferenze idrografiche.

Sulla base di tali elementi sono state analizzate alcune alternative progettuali che prendono in considerazione differenti soluzioni in merito agli andamenti piano - altimetrici, ad alcune porzioni del percorso della nuova arteria stradale e alla realizzazione delle intersezioni stradali (a "T" oppure a rotatoria). Sulla base delle alternative valutate il proponente ha individuato il tracciato e le soluzioni che ritiene ambientalmente meno impattanti.

Il tracciato della nuova viabilità in progetto è localizzato negli strumenti urbanistici comunali e nel PTCP provinciale. L'inserimento di tali opere negli strumenti di pianificazione e programmazione segue percorsi autorizzativi che prevedono l'interessamento degli enti locali e di tutti i soggetti competenti in merito e nell'ambito dei quali sono effettuate, fra l'altro, anche le procedure inerenti le materie di Valutazione Ambientale Strategica.

Nel ritenere condivisibili i "punti obbligati" individuati dal proponente, in considerazione del fatto che le alternative progettuali presentate dal proponente prevedono differenti soluzioni che non si discostano dai "corridoi" individuati dagli stessi strumenti di pianificazione, la documentazione progettuale è ritenuta adeguata per quanto riguarda la definizione delle alternative progettuali.

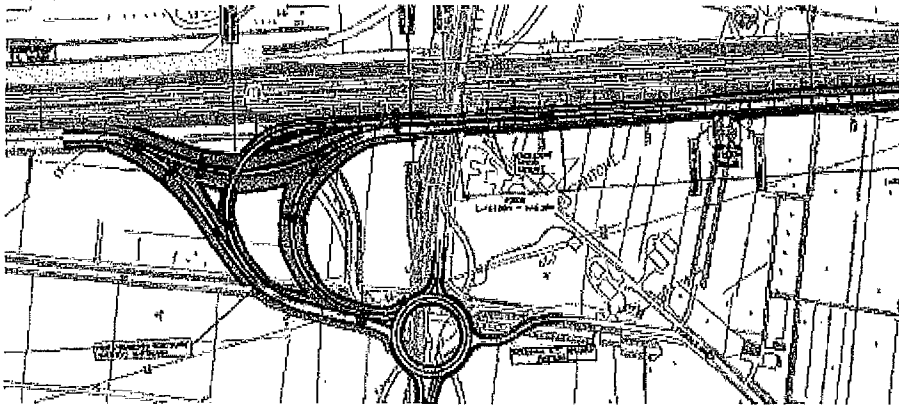
VIABILITÀ PRINCIPALE: Il tracciato principale è costituito da una sede a unica carreggiata a doppio senso di marcia dello sviluppo complessivo di 5,2 km circa; la posizione dei raccordi di estremità consente di mantenere il tracciato aderente alla sede autostradale, limitando le superfici di occupazione e la frammentazione delle superfici agricole attraversate.

Il corpo stradale è prevalentemente in rilevato di modesta altezza, ad eccezione dei tratti di attraversamenti dei corsi d'acqua.

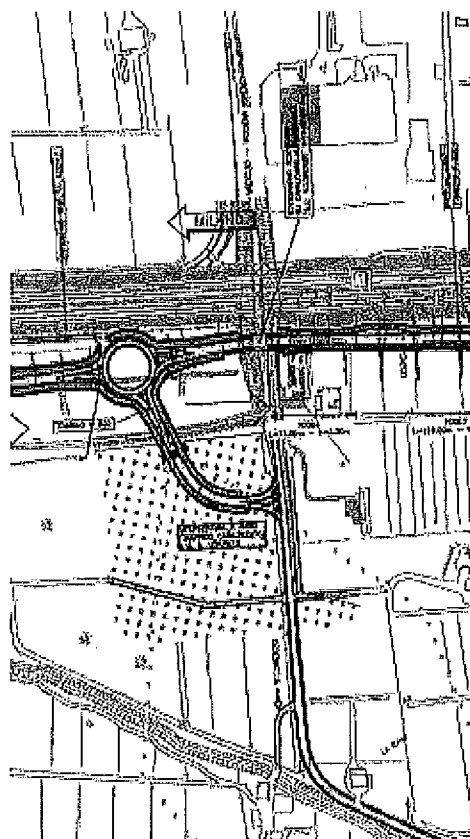
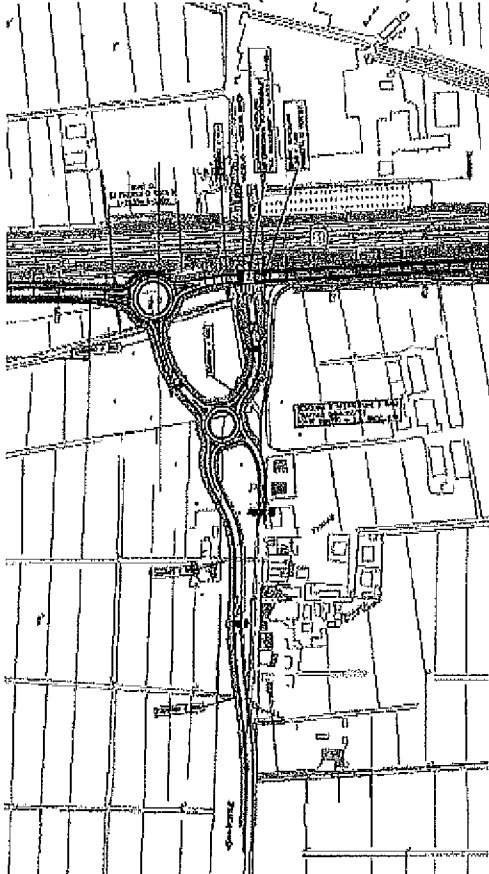
RACCORDI: Lo svincolo sulla SC Bellaria raccorda l'infrastruttura in progetto con la tangenziale esistente.

Lo schema dell'intersezione risulta più complesso di una normale intersezione a raso di tipo a rotatoria, perché la complanare L. Einaudi è a carreggiate separate e lo svincolo vede l'attraversamento dell'autostrada pur non prevedendo immissioni o diversioni dalla stessa.

Ne consegue una soluzione progettuale in cui alcune manovre vengono risolte tramite rampe a livelli sfalsati.



Con due svincoli a rotatoria, inoltre, viene garantito il collegamento con Via Baccelliera (al km 2) e con Via San Lorenzo (al km 3+500).



Lungo il tracciato è previsto il ripristino dei percorsi vicinali e campestri interrotti dalla nuova infrastruttura.

INTERFERENZA CON IL RETICOLO DELLE ACQUE SUPERFICIALI: È previsto l'interessamento dei seguenti corsi d'acqua principali:

torrenti: Grizzaga, Tegagna, Tiepido e Nizzola;

canali: San Pietro e Diamante;

cavo: Martiniana;

nonché di numerosi canali di raccolta delle acque meteoriche.

Con la presentazione delle integrazioni, il proponente ha rinunciato alla proposta di spostamento dell'alveo del Torrente Nizzola.

INTERFERENZA CON VIA MEDICINE: con la documentazione integrativa, a fronte dell'ipotesi di interruzione della Via Medicine, in corrispondenza del passaggio con la nuova arteria stradale, il proponente ha presentato una proposta progettuale per il collegamento ciclo-pedonale fra Via Medicine e l'esistente collegamento ciclo-pedonale Modena-Spilamberto.

La soluzione proposta costituisce una idonea connessione per tale tipo di mobilità da e per l'abitato di San Donnino, che recepisce le indicazioni dell'Area Lavori Pubblici della Provincia di Modena.

Visto l'assetto che la viabilità provinciale assume in base al progetto in esame, non si ritiene opportuna un'ulteriore modifica tesa a mantenere l'attuale continuità della via Medicine sulla SP623. Lo svincolamento in essere, già peraltro recentemente migliorato nei limiti di quanto possibile, è infatti comunque problematico sia per geometria che per ubicazione. Né risulta possibile

ristrutturarlo a rotonda per obiettivi limiti di spazio e per l'assetto geometrico che, in ogni caso, esso assumerebbe in relazione alla presenza di accessibilità adiacenti non riposizionabili. E' inoltre da segnalare la presenza di un analogo svincolamento sulla SP623 a circa 400 m di distanza in direzione di Modena, in corrispondenza della via Gherbella, al quale un'ipotetica nuova rotonda sulla via Medicine si andrebbe a sommare a distanza ravvicinata con inevitabili ripercussioni negative sulla fluidità del traffico e sull'abitato della frazione.

Il mantenimento dell'attuale continuità della via Medicine sulla SP623 appare in ogni caso inutile per la direttrice da e per Spilamberto, risultando il nuovo svincolo di progetto all'altezza del casello autostradale di Modena Sud al riguardo più sicuro ed ubicato in modo da mantenere immutate le distanze di percorrenza e pericoloso per la direttrice da Via Medicine a Modena, comportando la svolta a sinistra.

In relazione all'attuale assetto risulterebbe ammissibile (come ipotizzato verbalmente dai rappresentanti del Comune di Spilamberto in sede di Conferenza di Servizi istruttoria e nell'ambito di uno specifico incontro con la popolazione residente svoltosi nel mese di luglio 2013) l'eventuale svolta a destra della direttrice da Modena a Via Medicine, per il cui mantenimento, tuttavia e per quanto di competenza dell'Area LL.PP. della Provincia di Modena, non sono individuabili adeguate motivazioni tecniche che giustifichino la richiesta in relazione ai maggiori costi che ciò comporterebbe per la realizzazione della necessaria opera di sottopassaggio dell'asse complanare da parte della Via Medicine.

INTERFERENZA CON STRADELLO SAN LORENZO: il progetto interessa lo Stradello San Lorenzo (v. TAV. RAMI DI SVINCOLO E VIABILITÀ SECONDARIA – SVINCOLO SC. SAN LORENZO e STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE, TAV.29), che si troverebbe sottoposto ad un significativo incremento di traffico rispetto alla situazione esistente.

Il Comune di Castelnuovo evidenzia che non si può ritenere che sussista nella zona, stante le condizioni dell'infrastruttura (attualmente percorsa giornalmente da mezzi agricoli), un sistema di viabilità idoneo ed in particolare:

- sul lato nord, lo Stradello San Lorenzo oltrepassa il cavalcavia autostradale, e si interseca tramite una rotonda di nuova realizzazione alla Via Vignolese (SP 623): il tratto di viabilità locale non ha le caratteristiche per supportare un aumento di traffico, ad esclusione del tratto finale in corrispondenza del tratto che dall'ingresso della ditta ITALPIZZA porta sino a Via Vignolese;
- sul lato sud, la strada prosegue in direzione Castelnuovo Rangone, attraversando la località San Lorenzo e mediante il "ponte" sul canale San Pietro prosegue poi in direzione del centro abitato di Cavidole. Anche in questo caso il tratto di viabilità locale, non ha le caratteristiche per supportare un aumento di traffico ulteriore e il restringimento causato dal sottodimensionamento del ponte di attraversamento del canale San Pietro comporta un ulteriore criticità e disagio alla circolazione, sia in termini di larghezza effettiva, sia in termini di morfologia e conformità (la strada ed il ponticello formano una curva a 90°, non idonea alla percorrenza di veicoli, anche pesanti).

A seguito di una precisa richiesta in merito, con la presentazione delle integrazioni il proponente non prevede, ne' descrive sistemazioni stradali o interventi da realizzare presso Str.llo San Lorenzo e/o sul Canale San Pietro.

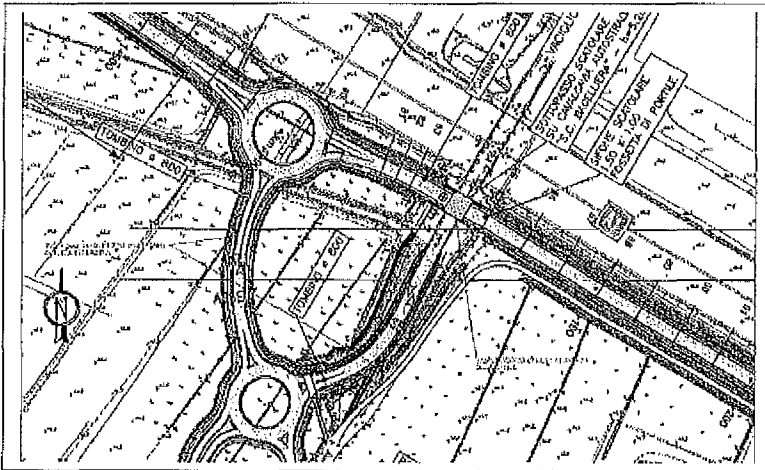
Il progetto non fornisce altre informazioni in merito e, pertanto, le valutazioni di cui al presente atto non prendono in considerazione ipotesi di intervento nei confronti di Stradello San Lorenzo nei tratti che corrono parallelamente al Canale San Pietro.

In merito alle criticità evidenziate dal Comune di Castelnuovo, in sede di autorizzazione del progetto, qualora non fossero individuate specifiche soluzioni alle problematiche evidenziate, dovrà

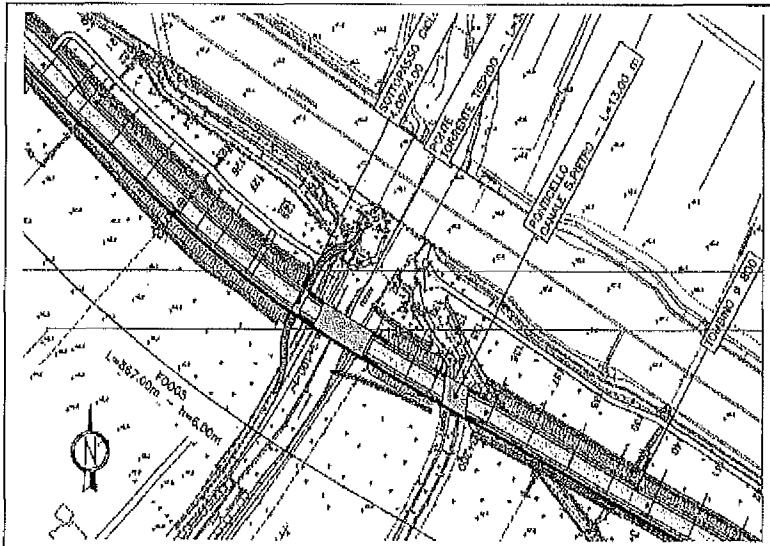
essere valutata l'ipotesi di precludere l'accesso allo stradello San Lorenzo alla parte di traffico che verrà ritenuta non sopportabile (es. veicoli pesanti).

PISTE CICLABILI: lungo il tracciato in progetto sono previste tre intersezioni dedicate agli attraversamenti ciclo-pedonali.

In corrispondenza dello svincolo tra la tangenziale e la Via per Paganine è previsto un collegamento ciclabile nord-sud per l'accesso diretto al ponte sull'autostrada, che permetterà agli utenti deboli di evitare il percorso sulla rotonda all'intersezione con via Paganine.



La funzionalità della esistente pista ciclabile lungo il torrente Tiepido sarà mantenuta realizzando un sottopasso anche in corrispondenza della nuova viabilità.



A fronte dell'interruzione della Via Medicine, è previsto il mantenimento della connessione fra località La Busa e la frazione San Donnino per mezzo della realizzazione di un nuovo tratto di

Interventi a verde lungo il corpo stradale: da realizzare lungo i tratti di scarpata del tracciato stradale, prevedendo il semplice inerbimento o la realizzazione di cespuglieti costituiti da elementi arbustivi autoctoni.

Sistemazione a verde delle aree di svincolo: nelle aree intercluse, aree di svincolo, rotatorie, che vengono a costituirsi a seguito della realizzazione della nuova infrastruttura, è prevista la "sistemazione a verde".

Nelle aree di maggiore dimensione, quali lo svincolo sito ad inizio intervento, il proponente rileva che è possibile prevedere la composizione di formazioni vegetali di tipo naturale strutturalmente articolate in modo da costituire elementi del paesaggio a connotazione più naturale e di riqualificazione ambientale.

In altre aree, di dimensioni più ridotte, quali le rotatorie di connessione con la rete viaria esistente, sono prevedibili interventi che hanno una prevalente funzione di arredo, compatibilmente con il mantenimento delle condizioni di sicurezza e visibilità.

Attraversamenti dei corsi d'acqua: La continuità ecologica delle opere di attraversamento può essere migliorata con interventi di recupero ambientale (inerbimento e impianti di specie arboree e/o arbustive autoctone).

ASPETTI TECNICI INFRASTRUTTURALI: Nel prendere atto favorevolmente dell'eliminazione dell'area di servizio (originariamente prevista nel progetto sottoposto a screening nel 2004), il Comune di Modena rileva che allo scopo di migliorare la funzionalità della nuova arteria stradale:

- al fine di aumentare la capacità di accumulo dei veicoli, in corrispondenza di tutte le rotatorie di progetto, la doppia corsia di attestazione dovrà svilupparsi longitudinalmente per almeno 60m sull'asse principale della "Complanarina".
- a sud della rotatoria Ponte Ghiotto/Baccelliera, al fine di ridurre le aree intercluse, il tracciato del nuovo asse stradale di progetto deve mantenersi quanto più possibile aderente al sedime dell'attuale strada Paganine che rimarrà come ramo chiuso di accesso all'abitato;
- strada Paganine dovrà anche essere riqualificata mediante la risistemazione di parcheggi sul lato ovest, in corrispondenza del nucleo urbanizzato;
- si ribadisce che il tratto stradale di strada San Lorenzo che si sviluppa verso sud, dall'intersezione con il Prolungamento Complanare fino al ristorante "Taverna Napoleone" (civ. 44/A), dovrà essere organizzato con una sede stradale coerente con quella del tratto già oggetto di intervento da parte del Comune di Castelnuovo Rangone, e coerente con la normativa e la classificazione stradale vigenti
- il tratto terminale di via Medicine, a fondo cieco per chi proviene da sud, dovrà essere oggetto di specifica progettazione per la realizzazione di una nuova urbanizzazione nella porzione di area compresa tra strada Medicine e la Complanarina, indicativamente di fronte al ristorante La Busa, al fine di agevolare la fruibilità dell'area realizzando sia un "torna-indietro" per i veicoli, che un parcheggio pubblico per le attività insediate;
- al fine di semplificare la ricomposizione dei lotti interessati dal progetto, il tracciato ad est della strada Medicine dovrà, compatibilmente con i vincoli territoriali e la normativa vigente in termini di progettazione stradale, mantenersi quanto più possibile aderente al confine comunale tra Modena e Spilamberto;
- il tratto terminale della Complanarina verso sud – est dovrà tenere conto del quadro evolutivo infrastrutturale previsto nell'area, cioè la connessione della nuova SP623 (variante ponte Guerro) con la tangenziale di Castelfranco, che presumibilmente avrà caratteristiche funzionali di una strada di tipo "B" (come da schema in corso di elaborazione da parte della Provincia di Modena, in accordo con i Comuni di San Cesario, Spilamberto e Castelfranco), e dovrà quindi prevedere

anche il dimensionamento e la progettazione di una rotatoria atta a congiungere le due nuove infrastrutture;

- la strada di accesso al complesso alberghiero “Baia del Re” dovrà collegarsi alla porzione pubblica del parcheggio, cioè quella più a nord, a ridosso della Strada Vignolese; per tale ramo di raccordo deve essere prevista una larghezza minima pari a 5,50m e la contestuale rimodulazione dei raggi di curvatura, in modo da consentire anche il transito di mezzi pesanti, visto che l’accessibilità al complesso potrà avvenire esclusivamente da nord con manovra alla mano.

CANTIERE: sono individuate quattro zone per la localizzazione del cantiere:

- In adiacenza della nuova rotatoria da realizzare in corrispondenza dello Svincolo autostradale di Modena Sud, per una superficie pari a 11.700 mq;
- All’interno delle aree intercluse del nuovo svincolo sulla S.S.12 (Loc.Cantone) e la strada statale stessa, per una superficie pari a 11.500 mq;
- in corrispondenza del nuovo svincolo sulla strada Paganine tra la nuova rampa e la strada stessa, per una superficie pari a 7.000 mq;
- in corrispondenza del nuovo svincolo sullo stradello San Lorenzo (Località San Donnino) tra la nuova rampa e lo stradello stesso, per una superficie pari a 6.400 mq.

La durata dei lavori per la realizzazione dell’opera è stimata in 18 mesi.

Secondo quanto evidenziato da ARPA, la mancanza di dettaglio della fase di cantierizzazione, non consente di formulare delle valutazioni esaurienti in merito agli impatti generati dalle quattro aree di cantiere e sul fronte avanzamento lavori e di valutare le più idonee misure di mitigazione.

Si rileva, in particolare, la mancanza:

- di una cartografia di dettaglio di ciascun cantiere;
- di un bilancio dei fabbisogni idrici. A tale proposito si coglie positivamente la decisione di riutilizzare, per alcuni servizi interni, parte delle acque meteoriche di seconda pioggia e le acque trattate all’interno delle aree di cantiere.

Approvvigionamento idrico: Per quanto riguarda l’approvvigionamento idrico, si prende atto che per il campo base, per il quale è necessaria acqua potabile, verrà realizzato l’allacciamento alla rete acquedottistica locale. Per quanto riguarda il cantiere operativo, verrà perforato un nuovo pozzo. Visto che le aree di cantiere operativo saranno quattro, si presume che per ciascuna area verrà perforato un pozzo nuovo.

Per minimizzare i relativi possibili impatti ambientali:

- i pozzi di nuova perforazione dovranno captare la prima falda utile al fine di consentire un approvvigionamento adeguato alle necessità di cantiere; tali pozzi dovranno avere un unico tratto filtrante captante un’unica falda al fine di non interconnettere le falde superficiali meno pregiate con le falde più profonde;
- dovrà essere realizzato un bilancio idrico della risorsa indicando i prelievi massimi e valutando l’eventuale interferenza con i pozzi domestici/irrigui/produttivi presenti nell’areale circostante;
- il prelievo da ciascun pozzo di cantiere non dovrà pregiudicare la possibilità di prelievo dei pozzi circostanti.

Acque sotterranee: Deve essere previsto un monitoraggio delle acque di falda in prossimità delle aree di cantiere, le cui modalità di esecuzione dovranno essere dettagliate nell’ambito del progetto definitivo, nel caso le lavorazioni previste in fase di cantiere determinassero impatti significativi per le acque sotterranee.

Il piano di monitoraggio delle acque sotterranee deve indicare i parametri da controllare al fine di individuare tempestivamente eventuali impatti negativi derivanti dalla realizzazione dell’opera ed adottare le misure correttive opportune.

Acque Superficiali: Le descrizioni della collocazione e della gestione degli scarichi di cantiere e dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche vengono rimandate alla stesura del progetto definitivo. Si prende atto che verrà previsto un sistema di trattamento dotato di filtri meccanici e a coalescenza per trattenere oli ed idrocarburi accidentalmente sversati e che i residui dei trattamenti verranno raccolti e quindi smaltiti tramite autocisterne.

Con riferimento alle interferenze con il sistema idrico superficiale, l'esecuzione dei lavori non dovrà interferire con l'esercizio idraulico di scolo o determinare interferenze con il servizio di approvvigionamento di acque pubbliche per fini irrigui.

Per le opere viarie temporanee di cantiere, fatte salve le modalità tecnico-operative da concordare per ogni specifico attraversamento con la competente autorità idraulica, deve sempre essere garantita la sezione di deflusso idrico preesistente.

Per le aree temporanee di cantiere e per le zone destinate a deposito temporaneo di materiali limitrofe a corsi d'acqua consorziali è prevista una distanza non inferiore a 20 m dai cigli superiori arginali.

I sistemi di trattamento delle acque provenienti dalle aree di cantiere dovranno comunque essere coerenti con quanto stabilito dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1860 del 18/12/2006.

Stoccaggi: Dovrà essere garantita la presenza di adeguate aree di stoccaggio delle materie prime, nonché adeguate aree distinte di deposito degli eventuali rifiuti generabili. In particolare, gli eventuali rifiuti di natura liquida dovranno essere stoccati in fusti dotati di coperchio e alloggiati in area dotata di bacino di contenimento.

I rifiuti prodotti dovranno essere gestiti secondo la normativa vigente.

Le eventuali cisterne di gasolio che si riterrà necessario predisporre, a supporto dei mezzi utilizzati durante la fase di cantiere, dovranno essere disposte fuori terra e dotate di bacino di contenimento.

All'interno del cantiere dovrà inoltre essere presente materiale assorbente da utilizzarsi in caso di situazioni di emergenza legate ad accidentali sversamenti sul suolo di sostanze liquide inquinanti, di cui dovrà essere peraltro data, prontamente, comunicazione alle Autorità competenti.

Emissioni in atmosfera: Tramite lo sviluppo di apposite simulazioni modellistiche sono state valutate le modifiche stimate sui livelli di inquinamento atmosferico presenti nell'area in studio durante la fase di realizzazione dell'opera; poiché tuttavia nella documentazione presentata non vengono esplicitate tutte le ipotesi di calcolo adottate e premesso che i livelli stimati si riferiscono ai soli valori medi annuali, si ritiene necessario prevedere diversi interventi di mitigazione, di seguito riportati, che dovranno essere attuati al fine di limitare l'impatto sui ricettori vicini.

Trattamento e movimentazione del materiale:

- Agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, per esempio mediante un'irrorazione controllata;
- Processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi;
- Eventuali nastri trasportatori all'aperto andranno coperti;
- Ridurre al minimo i lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo;
- Per il trasporto di materiali polverulenti devono essere utilizzati dispositivi chiusi.
- Gestione dei depositi di materiale:
 - Gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei silos per materiali polverosi o a granulometria fine vanno adeguatamente incapsulati e l'eventuale aria di spostamento depolverizzata;
 - I depositi di materiale sciolto e macerie, come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaiosa riciclata con frequente movimentazione del materiale, vanno adeguatamente protetti dal vento per es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni

climatiche avverse. In generale, si dovrà assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere;

- I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde.
- Aree di circolazione nei cantieri:
- Bagnare costantemente le strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
- Limitare la velocità massima sulle piste di cantiere a 30 km/h;
- Lavare i pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria (per ogni cantiere fisso dovranno essere predisposti idonei sistemi di lavaggio dei pneumatici per il lavaggio delle ruote);
- Bagnare e coprire con teloni i materiali trasportati con autocarri.

Rumore: Nella documentazione progettuale viene valutata la rumorosità generata presso i ricettori interessati dalle apparecchiature fisse che opereranno nei cantieri, dalle lavorazioni mobili e dal traffico indotto sulla viabilità ordinaria.

L'estensore dello studio evidenzia la possibilità di superamento dei limiti della zonizzazione presso alcune abitazioni per quanto riguarda tutti e quattro i cantieri fissi e propone di realizzare delle barriere acustiche al fine di mitigare l'impatto delle lavorazioni. Si concorda con tale proposta.

Le valutazioni modellistiche mostrano anche la possibilità di superamento dei limiti di legge per quanto riguarda i cantieri mobili, in particolare per l'attività di realizzazione di micropali che risulta la più impattante acusticamente, presso ricettori che si trovano entro 30-40 metri di distanza dal fronte avanzamento lavori. In tali casi viene evidenziata la necessità di richiedere l'autorizzazione in deroga ai sensi della D.G.R. n. 45/2002 con opportuno anticipo.

Il traffico indotto è valutato essere pressoché trascurabile, in quanto, trattandosi di 3 veicoli pesanti all'ora transitanti su viabilità provinciale (S.P. 623) o comunque su strade non particolarmente critiche (via Gherbella, via Grande), non incide in modo significativo sul rumore generato da tali infrastrutture.

Si concorda infine su quanto espresso nella conclusione della documentazione fornita, riguardo la necessità di valutare nuovamente l'impatto acustico dei cantieri, fissi e mobili, e della viabilità indotta, sulla base delle specifiche del Progetto Esecutivo, qualora si riscontrino significative modifiche rispetto a quanto considerato nello studio attualmente in esame.

Nonostante le carenze progettuali individuate, si ritiene possibile considerare ammissibile l'impatto ambientale complessivo della fase di cantiere per la realizzazione dell'opera, a condizione che siano applicate le prescrizioni individuate.

IN CONCLUSIONE, DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE, si ritiene che la documentazione tecnica presentata sia sufficiente per descrivere in modo adeguato l'opera in progetto e quindi esprimere le necessarie valutazioni in merito.

In considerazione delle caratteristiche e della natura complessive dell'opera, l'entità delle carenze progettuali individuate, in particolare in merito alla descrizione del cantiere, non rende necessaria la sottoposizione del progetto alla successiva e più approfondita procedura di VIA.

QUADRO AMBIENTALE

ACQUE SUPERFICIALI: Il proponente descrive in modo generico alcune soluzioni che intende realizzare ai fini della gestione delle acque meteoriche e del relativo scarico in acque superficiali e garantisce il

mantenimento della continuità idraulica mediante la realizzazione di opportune opere di attraversamento.

In merito alle acque di dilavamento del manto stradale, viene effettuata una analisi idrologica/idraulica in cui vengono effettuati i calcoli per il dimensionamento del sistema di raccolta delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma stradale. Per la depurazione delle acque di piattaforma, vengono indicati dei manufatti di controllo che sono inseriti a monte dei recettori finali. Tali manufatti sono costituiti da un setto disoleatore che trattiene eventuali oli presenti nell'acqua; tali manufatti hanno anche la funzione di trattenere all'interno dei fossi di guardia eventuali sversamenti accidentali che verranno successivamente asportati tramite autobotte. La descrizione di tale sistema di controllo risulta completa di tutti gli elementi costituenti il sistema di raccolta e depurazione delle acque.

Nonostante alcune carenze riscontrate, il relativo impatto ambientale può essere ritenuto accettabile dal momento che il sistema di depurazione dovrà comunque essere coerente con quanto previsto dalla vigente normativa di settore (in particolare nella D.G.R. n.1860 del 18/12/2006, che definisce le caratteristiche necessarie ai fini di garantire la corretta gestione di tali sistemi).

I fossi di guardia, avendo pendenze molto basse, avranno anche funzione di sedimentazione. Al fine di mantenere sempre un volume adeguato per la raccolta delle acque meteoriche, anche durante gli eventi maggiormente significativi, deve essere prevista una procedura di pulizia e manutenzione dei suddetti fossi, che dovranno essere impermeabilizzati nei tratti di territorio a vulnerabilità alta-elevata.

Nella documentazione integrativa inoltre vengono elencati ed analizzati, da un punto di vista idraulico, i corpi idrici superficiali "interferiti".

In merito ai materiali ed agli additivi utilizzati nella costruzione dell'opera, viene indicato che la scelta avverrà in funzione delle caratteristiche chimico-fisiche del terreno di scavo e dell'acqua di falda, e che comunque i materiali utilizzati saranno "biodegradabili" al fine di tutelare gli aspetti ambientali. In fase di progetto definitivo, dovranno essere prodotte tutte le schede di sicurezza dei materiali utilizzati.

Aspetti idraulici: In merito agli aspetti idraulici inerenti le intersezioni con i corsi d'acqua intersecati dall'opera, il competente Servizio Tecnico di Bacino Affluenti del Po della Regione Emilia Romagna non individua criticità specifiche ed esprime il proprio parere idraulico preventivo favorevole all'ipotesi progettuale inerente agli attraversamenti dei corsi d'acqua di cui sopra.

Come inoltre rilevato dal Comune di Modena, l'esistenza del manufatto di copertura del torrente Nizzola realizzato in corrispondenza dell'attraversamento dell'autostrada A1 si è rivelato concausa di eventi idrologici verificatisi nel tratto immediatamente a monte del manufatto stesso, in corrispondenza dell'abitato della "Busa". Per tale motivo, anche in considerazione del fatto che il collegamento tra i terreni a nord e a sud del corridoio infrastrutturale saranno garantiti dal sottopasso della ciclabile Modena-Vignola e dal nuovo collegamento ciclo-pedonale di collegamento con Via Medicine, prima dell'entrata in esercizio dell'arteria stradale, il manufatto di copertura del torrente Nizzola dovrà essere rimosso;

Interferenze con il reticolo idrografico pubblico consortile: come indicato dal Consorzio della Bonifica Burana, ente gestore del reticolo idrografico pubblico e delle relative infrastrutture e pertinenze idrauliche, si rileva che i canali storici "San Pietro" e "Diamante" interconnessi alla rete idrica superficiale di approvvigionamento irriguo, hanno funzione promiscua di scolo e di irrigazione.

Il Canale San Pietro, in particolare, riveste un'importanza fondamentale per il territorio adiacente in quanto risulta l'unica possibilità di drenaggio delle acque di scolo delle località residenziali di Portile e di Paganine nonché delle infrastrutture autostradali e stradali limitrofe e, contestualmente, vista la promiscuità di utilizzo dei canali consorziali, il vettore idraulico principale per la distribuzione

irrigua delle acque pubbliche approvvigionate dalla presa localizzate lungo il Fiume Panaro a Vignola.

Il tracciato autostradale, la viabilità accessoria e tutti i sottoservizi ad essi annessi tagliano radicalmente l'assetto idraulico di tutto il territorio attraversato, infatti, per quanto concerne la funzionalità di scolo, essa, è caratterizzata da un senso di scorrimento prevalente Sud-Nord e dal punto di vista irriguo alle suddette direttrici di veicolazione delle acque, si aggiunge quella Est-Ovest rappresentata dalla derivazione che partendo a Sud dell'intersezione tra il Canale di San Pietro e l'attuale autostrada la fiancheggia fino alla strada. Paganine e sottopassando il cavalcavia prosegue sulla Via Ponte Ghiotto in direzione Sud-Ovest.

Tutte le infrastrutture idrauliche esistenti sia di scolo che di approvvigionamento irriguo funzionano a gravità.

La particolarità del tracciato viario in progetto, prevalentemente in rilevato rispetto al territorio, nell'eventualità di sormonti arginali del Torrente Tiepido, costituisce una barriera invalicabile al deflusso delle acque, che quindi rischiano di ristagnare nelle porzioni di territorio a quote altimetriche più basse, per poi riversarsi, come già in passato accaduto, nel Canale di San Pietro con grave rischio idraulico per la località di Paganine e l'area industriale a Nord dell'autostrada, tenuto conto che la Fossetta di Portile recapita in toto le acque nel medesimo canale.

Inoltre, il suddetto canale consortiale, svolge, fino all'intersezione con il Torrente Tiepido da vettore di scolo delle acque di buona parte del territorio urbano di Castelnuovo Rangone.

Per quanto sopra, sulla base delle informazioni disponibili, sono individuate alcune prescrizioni generali di carattere idraulico e gestionale da recepire nelle successive fasi di progettazione.

Con riferimento alla rete idraulica consortile principale e secondaria, le problematiche generali e le prescrizioni in relazione all'opera in progetto risultano essere le seguenti:

Sezioni di attraversamento rilevati stradali:

L'opera in costruzione rappresenterà sul territorio una cesura permanente in interferenza con i canali consortili. In considerazione dell'orizzonte temporale di vita utile prevista, quindi, le opere idrauliche connesse e propedeutiche agli attraversamenti dovranno essere dimensionate considerando tale concetto. Di conseguenza, la sezione delle tombinature e le altezze dei ponti, non dovranno tenere in considerazione il massimo livello di piena attualmente raggiungibile ma prevedere un incremento medio delle portate dell'ordine del 30%.

Manutenzione canali

Le manutenzioni ordinarie dei cavi consortiali vengono eseguite dal competente Consorzio di Bonifica mediante l'utilizzo di mezzi d'opera che necessitano di un adeguato spazio di transito e manovra. A tal fine le prescrizioni generali relative a tombinature e ponti sono le seguenti:

Tombinature: ciascun manufatto deve essere prolungato a monte e valle dell'attraversamento di una lunghezza non inferiore a 5 m dal piede esterno del rilevato stradale. Tale prolungamento deve consentire l'attraversamento da una sponda all'altra dei suddetti mezzi d'opera, per cui devono essere previste opportune rampe di raccordo tra il piano di transito (campagna o sommità arginale) e la sommità delle tombinature su entrambi i lati. Si evidenzia inoltre che i solai di detti manufatti devono essere dimensionati per carichi che consentano il transito dei mezzi d'opera di 1° categoria (trattori, escavatori, camion-gru ecc.).

Contestualmente alla realizzazione della tombinatura sono da prevedersi a monte e a valle del manufatto idonei muri d'ala laterali e di testata perfettamente raccordati ed innestati a 45° per almeno 1 m nelle sponde in terra del canale. In prossimità degli innesti dei muri d'ala, a protezione della sponda in terra, sarà da prevedersi un raccordo opportunamente profilato rivestito in sasso trachitico intasato in cis per tutta l'altezza arginale ed uno sviluppo longitudinale pari a 5 m. a monte e valle del manufatto.

La quota di esercizio idraulico dovrà essere riferita alla quota di fondo, scevra di interrimento, dei manufatti esistenti immediatamente a monte e a valle.

Ponti: ciascun manufatto dovrà consentire il transito dei mezzi d'opera, per cui le pile di sostegno dovranno distare almeno 5 m dal ciglio superiore esterno di ciascun argine o, qualora esistesse, dal ciglio esterno del fosso di guardia. L'intradosso inferiore del ponte, inoltre, dovrà avere un'altezza minima dalla sommità arginale tale da consentire il passaggio e l'operatività dei suddetti mezzi (ingombro del braccio per le operazioni di risezionamento, ripresa frana, ecc.). In alternativa, qualora non possa essere garantita l'altezza minima richiesta, si prescrive che le sezioni - comprendenti fondo, sponde e piano carrabile su entrambe le sponde o argini - al di sotto di detti ponti dovranno essere protette con sasso trachitico intasato a cemento. Tale prescrizione vale anche per le scarpate arginali esterne nell'eventualità che le pile, più prossime all'alveo risultino a distanza inferiore ai suddetti 5 m. La protezione del corpo arginale deve essere prolungata per 5 m. a monte e valle della proiezione del ponte. Si precisa che, in tale contesto di non continuità e quindi non transitabilità sulle sponde dei mezzi consortili, qualora gli attraversamenti carrabili non risultassero presenti nelle immediate vicinanze, dovrà essere corrisposto al Consorzio un indennizzo che tenga in considerazione del maggiore tempo impiegato dagli addetti ai lavori per l'esecuzione delle manutenzioni e del maggiore percorso richiesto per provvedere alle lavorazioni stesse.

Si precisa il sasso trachitico da utilizzarsi per le suddette difese spondali dovrà avere una pezzatura massima rientrante nel range di peso 100-300 kg per le sezioni dei canali principali e proporzionalmente inferiore per i canali secondari.

Opere idrauliche di scolo e/o irrigue minori: Il sistema idraulico sopra descritto (primario e secondario) è interconnesso ed integrato ad un reticolo minore estremamente capillare - di natura sia pubblica che privata, non gestito direttamente dal Consorzio - senza il quale però non risulterebbe possibile esplicitare le funzionalità irrigue e di scolo preposte allo scrivente. A titolo di esempio, ricadano in tale casistica i fossi interpoderali, aziendali, stradali, di raccordo alla pubblica fognatura ecc.

Il taglio radicale generato dal tracciato autostradale e opere annesse sull'idraulica di tutto il territorio attraversato coinvolge a pieno titolo anche questo reticolo minore.

A tal proposito, le successive fasi di progettazione dovranno tenere in considerazione i seguenti aspetti in quanto attualmente non trattati:

- **Continuità**: dovranno essere realizzati sottopassi di opportuna dimensione per il convogliamento delle acque sia di scolo che irrigue;
- **Omogeneità**: nel caso non potesse realizzarsi la continuità per ogni ramo idraulico considerato e quindi si rendessero necessarie opere quali raccordi, collettamenti, deviazioni ecc., esse dovranno garantire l'omogeneità sia dei deflussi di scolo distribuiti sui cavi consortili analogamente alla situazione pregressa sia di approvvigionamento irriguo relativamente ai pregressi punti di prelievo;

In generale dovranno essere conservate, adeguate ovvero ripristinate tutte le opere idrauliche esistenti - di derivazione irrigua e/o di scolo delle acque - interessate dalle realizzande infrastrutture: nessun terreno dovrà rimanere isolato ovvero non poter usufruire di adeguate condizioni di scolo delle acque e sufficienti condizioni di approvvigionamento idrico irriguo.

Con riferimento agli SCARICHI ACQUE METEORICHE DI PIATTAFORMA, i deflussi di scarico provenienti dalle piattaforme stradali e dalle aree di pertinenza (caselli, aree di sosta, deposito, ristoro ecc..) dovranno rispettare i parametri idraulici relativi sia alla quantità che alla qualità delle acque riversate nei cavi consorziali:

Aspetti quantitativi

Sulla base dei criteri di invarianza idraulica, l'incremento di superfici impermeabili conseguenti alla realizzazione dell'opera non dovrà costituire un aggravio in termini di portata, diretta o indiretta, rilasciata nei canali ricettori consortili. Per contenere l'incremento di deflusso derivante dalle nuove superfici impermeabilizzate saranno da prevedersi idonee infrastrutture idrauliche per la laminazione

della portata (vasche di accumulo, invasi in linea o similari). Nello specifico si prescrive un volume di laminazione pari a 500 mc. per ogni ettaro di superficie impermeabilizzata.

Le eventuali vasche di laminazione dovranno essere realizzate al di fuori della fascia di rispetto idraulico dei canali consorziali, ovvero a distanza non inferiore a 10,00 m. dal cigli superiori d'argine dei canali. In considerazione delle funzioni promiscue - irrigazione e scolo - che i canali consorziali e la rete superficiale ad essi collegata devono assolvere, nel punto di immissione degli scarichi sarà inoltre da prevedere il posizionamento di opportune valvole antiriflusso ovvero di idonea soluzione tecnica al fine di impedire rigurgiti idrici nella rete di drenaggio stradale.

Aspetti qualitativi

La qualità delle acque riveste un aspetto di primaria importanza in quanto l'acqua veicolata durante il periodo primaverile-estivo viene utilizzata per fare irrigazione a coltivazioni agrarie destinate al consumo umano e zootecnico. Per quanto attiene alla tutela delle acque superficiali dagli inquinanti, il concessionario è soggetto alle norme, alle prescrizioni ed agli adempimenti di cui alla vigente legislazione in materia con esplicito riferimento al D.Lgs. n. 152/06, alla direttiva della D.G.R. Emilia Romagna n.1860 del 18/12/2006 e alla Legge Regionale n. 4 del 6 marzo 2007. Gli scarichi non potranno essere attivati prima dell'avvenuto rilascio della relativa autorizzazione da parte degli Enti a ciò preposti. Il funzionamento dei manufatti di scarico non dovrà determinare interferenze con l'esercizio irriguo e di bonifica in merito alla qualità delle acque.

Evidenziando il fatto che tutti i canali indicati in relazione come possibili ricettori svolgono funzioni di approvvigionamento di acque pubbliche per fini irrigui, nelle successive fasi di progettazione dovranno essere specificate nel dettaglio sia la portata prevista per ogni singolo scarico, sia la modalità di interconnessione con i cavi consorziali e la rete irrigua ad essi interconnessa.

Concessioni

Con riferimento al "Regolamento per le concessioni precarie di natura attiva" approvato dal Consorzio con Deliberazione n.4/2009 assunta in data 01/10/2009, ogni canale consorziale prevede una fascia di rispetto entro la quale, per qualsiasi intervento, il Consorzio deve emettere specifica autorizzazione; tale fascia è pari a 10,00 m, misurati dal ciglio dei canali o/o dai piedi esterni degli argini e/o dai fossi di guardia.

Tutte le opere realizzate entro le fascia di 5,00 m dal ciglio dei canali e/o dai piedi esterni degli argini e/o dai fossi di guardia devono inoltre essere assoggettate a specifica concessione di carattere oneroso rilasciata dal competente Consorzio di Bonifica. Si puntualizza che ricadono all'interno del regime di concessione non solo le tombinature e le opere strutturali intersecanti i corsi d'acqua, ma anche i fiancheggiamenti, i parallelismi nonché tutte le opere accessorie (recinzioni, cavidotti interrati, manufatti di scarico, manufatti di prelievo idrico, strade di servizio ecc.).

Il "Disciplinare di Concessione" relativo alla realizzazione delle opere in progetto verrà predisposto dal citato Consorzio sulla base degli elaborati di progetto esecutivo.

Dal punto di vista dell'interazione con il sistema delle acque superficiali, a fronte delle problematiche individuate relativamente agli aspetti idraulici ed alle interferenze dell'opera, in considerazione della documentazione presentata, delle proposte avanzate, gli impatti relativi a tale aspetto sono da ritenersi potenzialmente significativi nei confronti della situazione idraulica della zona e, in generale, per quanto riguarda gli aspetti inerenti quantità e qualità degli scarichi idrici. Per poter ritenere ammissibile l'impatto ambientale dell'opera, pertanto, dovranno essere messe in atto tutte le azioni di mitigazione indicate nelle prescrizioni del presente atto.

ACQUE SOTTERRANEE: Il competente Servizio Tecnico di Bacino non ha rilevato la presenza di campi pozzi nell'area, ne' ha individuato problematiche relativamente all'interferenza con altri eventuali pozzi esistenti.

In considerazione del fatto che i fossi di guardia dovranno essere impermeabilizzati nei tratti di territorio a vulnerabilità alta-elevata, per la fase di esercizio gli impatti nei confronti delle acque sotterranee sono da ritenere trascurabili.

Gli impatti attesi in tale ambito, riferiti in modo pressoché esclusivo alle attività di cantiere, sono valutati nel presente atto, nei paragrafi del “QUADRO PROGETTUALE – Cantiere”.

FAUNA: Per consentire il passaggio degli animali in corrispondenza dell'opera sul torrente Nizzola il proponente prevede di realizzare l'attraversamento con la luce in retto del ponte aumentata di circa 5 m rispetto allo stretto necessario, in modo da consentire l'inserimento di banchine laterali all'alveo.

I ponticelli sul torrente Grizzaga, sul torrente Tegagna, sul torrente Tiepido hanno una luce tale da garantire un passaggio sugli argini. Sono poi previsti ulteriori attraversamenti in corrispondenza del sottopasso ciclo-pedonale affiancato al torrente Tiepido e del sottopasso ciclo-pedonale in corrispondenza del torrente Nizzola.

Con la progettazione definitiva dell'opera, gli aspetti inerenti l'impatto dell'opera nei confronti della fauna dovranno essere ulteriormente approfonditi al fine di individuare le soluzioni progettuali più adeguate a garantire la minimizzazione degli impatti ambientali.

Dovrà pertanto essere predisposto uno studio specialistico inerente i passaggi faunistici, con particolare riferimento all'ottenimento dei seguenti risultati:]]

- garantire la possibilità di passaggio della fauna vertebrata attraverso i corridoi fluviali esistenti mantenendone e se necessario migliorandone la fruibilità e l'attrattività;
- valutare l'eventuale necessità di ulteriori punti di passaggio;
- escludere l'ingresso accidentale di specie faunistiche vertebrate, in special modo ungulati, all'interno dei tracciati di autostrada e tangenziale sud.

Sulla base dello studio faunistico, il progetto definitivo dell'opera deve individuare le proposte per:

- limitare gli impatti della nuova arteria stradale nei confronti della fauna selvatica;
- minimizzare i rischi derivanti dalla presenza di animali lungo l'infrastruttura;
- mantenere in efficienza le opere

VEGETAZIONE: L'intervento in oggetto interessa prevalentemente ambiti a destinazione agricola o filari alberati. Gli ambiti più interessanti nel contesto in esame riguardano i corsi d'acqua, per i quali non si individuano sostanziali interferenze dirette, in virtù degli attraversamenti adottati, che si mantengono sostanzialmente esterni all'alveo.

In corrispondenza dell'attraversamento del torrente Tiepido e del canale San Pietro sono presenti alcune querce di valore paesaggistico - ambientale, mentre sul viale di ingresso a Villa Lonardi sono presenti due filari di Cipresso Calvo di un certo valore paesaggistico.

Entrambe queste situazioni non risultano interessate direttamente dalle opere in progetto.

Specifiche considerazioni in merito alle proposte di mitigazione ambientale e paesaggistica sono effettuate nel presente documento, nella sezione “QUADRO PROGRAMMATICO – PTCP” e nel successivo paragrafo “PASSAGGIO”.

Non si rilevano criticità in merito. Gli impatti sono ritenuti ammissibili.

SUOLO E SOTTOSUOLO: il progetto interessa ampie aree, in particolare, a vocazione agricola. L'impiego del suolo sarà necessariamente a carattere definitivo. La scelta di mantenere il tracciato viene valutata come positiva al fine di evitare una ulteriore frammentazione del territorio.

Nel complesso, per l'entità dell'opera e le caratteristiche dimensionali proposte (necessarie per rendere funzionale ed adeguata l'infrastruttura) l'impatto dell'opera è da ritenere significativo.

EMISSIONI IN ATMOSFERA: Tramite lo sviluppo di apposite simulazioni modellistiche sono state valutate le modifiche stimate sui livelli di inquinamento atmosferico presenti nell'area in studio in seguito alla realizzazione del progetto.

La valutazione della qualità dell'aria nella zona interessata dall'intervento è stata integrata come richiesto, confrontando correttamente i valori misurati in periodi temporalmente congruenti ed evidenziando anche i valori massimi registrati.

La valutazione dell'impatto della tangenziale sud è stato svolto mediante il modello gaussiano CALINE 4.

Sono state eseguite le simulazioni per tre diversi scenari emissivi: Ante Operam (2012), Programmatico 2018 (senza realizzazione dell'opera) e Progettuale 2018 (con realizzazione dell'opera).

I dati di traffico sono stati ricavati mediante un software di simulazione dei flussi, basato su matrici di origine-destinazione. I dati relativi alla situazione Ante Operam appaiono coerenti con i flussi di traffico attuale.

Per quanto riguarda gli scenari futuri, si prevede, sulla nuova tangenziale, un traffico giornaliero medio bidirezionale pari a 11519 veicoli nel 2018 (14591 nel tratto a traffico più intenso) che si incrementerà a 12233 nel 2035 (14901 nel tratto a traffico più intenso), con un incremento del +6% medio, e del +2% nel tratto a traffico più intenso. I pesanti saranno circa un 10% del traffico giornaliero. Il tratto a traffico più intenso è previsto essere quello tra la SS12 e la Rotatoria San Lorenzo, con valori nell'ora di punta dell'ordine dei 1700 veicoli.

Come argomentato nelle integrazioni fornite lo scenario progettuale al 2018 rappresenta lo scenario di massimo impatto dell'opera, tra tutti quelli analizzati nelle simulazioni trasportistiche compreso quelli al 2025 e al 2035, in quanto l'incremento dei flussi veicolari previsto viene ampiamente compensato dal ricambio del parco auto. Le simulazioni sono state eseguite per gli inquinanti NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}.

Nel complesso si condividono la metodologia e le assunzioni adottate.

Dall'esame dei risultati presentati, i valori medi annuali di NO₂ variano tra i 10 e i 20 µg/m³ in una fascia di circa 200 m dalle infrastrutture stradali Autostrada A1- Tangenziale Sud, e non si stimano superamenti del valore limite orario di 200 µg/m³.

La media annuale del PM₁₀ e il valore massimo giornaliero sono molto contenuti e inferiori ai limiti stabiliti. Analoga situazione si evidenzia per il PM_{2.5}.

Il modello utilizzato simula solo la componente primaria degli inquinanti, non valutando quindi la componente secondaria del PM₁₀ e del PM_{2.5}; per l'NO₂, viene invece utilizzata una relazione semiempirica che lega la sua concentrazione a quella degli ossidi di azoto.

Queste approssimazioni, unitamente al fatto che le simulazioni riguardano solo il sistema infrastrutturale studiato, possono giustificare la sottostima che si evidenzia nei risultati dello studio. Tale sottostima è evidente sia confrontando i livelli stimati con quelli reali, sia confrontandoli con quanto stimato da ARPA applicando il modello ADMS-Urban all'area: con questo modello le concentrazioni medie annuali di NO₂ in prossimità dell'autostrada A1 sono state stimate superiori al limite (40µg/m³) in una fascia di circa 500 m dal ciglio autostradale per la corsia nord e di circa 300 m per quella sud.

In ogni caso, per quanto riguarda i ricettori già influenzati dal tracciato autostradale (compresi entro i 300 metri dal tracciato), le modifiche indotte dalla nuova opera non produrranno modifiche sostanziali alla qualità dell'aria dell'area.

Diversa valutazione va svolta per i ricettori posizionati lungo via Medicine, che risulteranno ad una distanza inferiore ai 100 metri dalla nuova infrastruttura, nel tratto in cui essa non scorrerà più parallelamente all'Autostrada A1, ma devierà verso sud.

E' possibile che questi ricettori, attualmente interessati solo dal traffico circolante sulla via Medicine, possano risentire di un peggioramento della qualità dell'aria a seguito alla realizzazione della nuova infrastruttura.

Come specificato nello studio, tali ricettori saranno comunque protetti dall'inserimento di barriere acustiche che, oltre alla riduzione del rumore, fungeranno anche in parte da schermo alla diffusione degli inquinanti presso i ricettori più prossimi.

Si evidenzia, peraltro, che l'infrastruttura in progetto costituirà un percorso alternativo agli esistenti che permetterà, in generale, di ridurre il traffico nei confronti delle esistenti arterie stradali, di sgravare i nuclei abitati esistenti, in particolare su Via Vignolese, dagli attuali impatti derivanti dal traffico veicolare e di evitare le gravi situazioni di traffico intenso che si creano sulla viabilità

ordinaria in caso di cantieri o incidenti lungo il tratto modenese dell'autostrada A1 (situazioni non rare); pertanto, per quanto riguarda l'emissione di inquinanti, è possibile ritenere che, a fronte di incrementi locali, l'impatto complessivo dell'opera sia da ritenere positivo.

RUMORE: Per la valutazione dell'impatto acustico, il proponente ha eseguito uno specifico studio acustico. Partendo dall'analisi della normativa di settore, sono stati definiti i limiti acustici di riferimento ed è stata verificata la concorsualità con altre infrastrutture, in primo luogo con l'autostrada A1.

La documentazione presentata riporta una proposta per il dimensionamento e la collocazione delle opere utili al contenimento dell'inquinamento acustico generato dai transiti veicolari supportati dalla nuova infrastruttura stradale; in particolare, lungo il tracciato, sono stati proposti 11 interventi relativi alla realizzazione di barriere acustiche per una lunghezza complessiva di 3491 m.

Abitato di Paganine: Dei diversi ambiti analizzati si evidenzia come, nel caso di località Paganine, la proposta di realizzazione degli schermi denominati FO006 e FO010, collocati rispettivamente a ovest e a est del nuovo svincolo che collegherà la costruenda Bretella a Strada Paganine, risulti utile per la protezione acustica dell'abitato; ciò nonostante lo studio presentato evidenzia il permanere di numerosi ricettori residenziali le cui stime dei livelli sonori nello stato post operam risultano maggiori dei limiti previsti dalla normativa vigente.

L'analisi dei dati relativi ai flussi di traffico riportati nello studio denotano come i volumi supportati dal sistema dell'Autostrada A1 siano di ordine molto maggiore a quello supportato dalla nuova infrastruttura stradale e, conseguentemente, i relativi contributi sonori risultano preponderanti rispetto a quelli generati dalla costruenda Bretella.

Occorre altresì sottolineare come in occasione dell'attuazione del risanamento acustico dell'Autostrada A1, nel tratto della corsia sud compreso tra Strada Bellaria e Strada Medicina, non siano state realizzate barriere acustiche in quanto, su tale porzione di infrastruttura, il risanamento doveva essere conseguito in modo sinergico tra le due infrastrutture, ovvero collocando gli schermi a bordo della Bretella e dimensionando i singoli interventi in modo utile a mitigare i contributi di entrambi gli assi stradali.

La realizzazione dello svincolo in corrispondenza dell'abitato di Paganine non consente di conseguire un'adeguata schermatura a lato della costruenda Bretella in quanto la sua presenza non rende possibile la realizzazione di uno schermo acustico senza soluzione di continuità, permettendo in tal modo la propagazione sonora delle emissioni generate da entrambe le infrastrutture stradali.

In particolare, per quanto riguarda i ricettori indicati in progetto con i numeri 158, 159, 160 e 161, sono stati forniti i contributi acustici dello scenario con la sola via Paganine e quello con la presenza dell'Autostrada A1 e della nuova tangenziale; non è chiaro però se lo scenario con via Paganine riguarda il tracciato attuale di tale strada o quello futuro, in cui essa scorrerà più vicina ai ricettori in esame. Se l'interpretazione corretta è che le stime siano state fornite considerando il nuovo tracciato e il traffico previsto sarà conforme alla reale futura viabilità, tali stime evidenziano che la strada Paganine genererà presso quei ricettori livelli acustici che rispettano, per la maggior parte, i limiti della zonizzazione, mentre l'Autostrada A1 e la nuova tangenziale risultano generare livelli superiori a tali limiti, in particolare nel periodo notturno.

In analoga situazione si trovano altri ricettori dell'abitato di Paganine (n. 163, 189, 187, 184), per proteggere i quali sarebbe opportuno prevedere una barriera acustica posta a sud dell'Autostrada, in quanto, per motivi tecnici, non è possibile realizzarne una a sud della tangenziale, così come asserito nel documento.

Tale opportunità è ancora più auspicabile considerando che dalle integrazioni risulta inserita un'ulteriore barriera a sud della tangenziale e ad est del cavalcavia (FO010), che potrebbe generare insieme alla barriera già prevista a ovest del cavalcavia (FO006) un effetto sonoro di aumento improvviso del rumore, dovuto alla discontinuità tra le due, che risulterebbe ancor più disturbante. A

maggior ragione si suggerisce ciò considerando che il superamento dei limiti notturni permangono su un certo numero di ricettori anche dopo l'aggiunta della barriera FO010.

Via Medicine: Si apprezza, altresì, l'impegno dimostrato nel prevedere un'ulteriore barriera antirumore (FO009) a protezione dei ricettori più a sud, che si trovano su via Medicine (n. 205, 234 e 236), la cui situazione acustica risulta così rispettare i limiti di zona per la maggior parte delle abitazioni impattate.

Località Cantone di Mugnano: Per quanto riguarda l'impatto sulle abitazioni presenti in località Cantone di Mugnano, si rileva l'inserimento della barriera FO011 sulla S.S.12. In Tabella a pag. 48 risulta un evidente errore riguardo il livello acustico generato dalla S.S.12: infatti il livello post-mitigazione risulta, in molti casi, superiore al livello senza la barriera FO011. Non è possibile, perciò, esprimere un'analisi precisa sull'effetto di questa barriera, che comunque ragionevolmente schiererà sia il rumore dovuto al traffico sulla S.S.12, che il rumore dovuto al tratto verso ovest dell'Autostrada A1 e della nuova tangenziale. Tale barriera risulta nel complesso migliorare sensibilmente la situazione acustica post operam presso i ricettori considerati; sul periodo diurno risulta rispettato il limite in tutte le abitazioni (e tutti i piani); per il periodo notturno, i livelli acustici calcolati risultano superare il limite solo al terzo piano dei ricettori considerati.

Infine, per quanto riguarda le mitigazioni dirette proposte per i ricettori n. R2, 144, R11, R18, R18B e 195, si prende atto del criterio adottato; si intende, tuttavia, ribadire che esse devono essere considerate come estrema soluzione in situazioni in cui non è possibile altrimenti far rispettare i limiti di legge all'esterno delle abitazioni, dopo aver comunque valutato opportune barriere acustiche protettive.

In conclusione, in merito all'impatto acustico dell'opera, si ritiene che il progetto descriva in modo sufficientemente dettagliato gli impatti attesi, che in alcuni casi sono ritenuti significativi.

Con il dimensionamento e la localizzazione delle specifiche barriere acustiche, il proponente ha provveduto ad una puntuale mitigazione dell'impatto nei confronti dei ricettori individuati. La realizzazione dell'opera è pertanto da ritenere ammissibile, subordinatamente alla corretta realizzazione di tutte le opere di mitigazione acustica in progetto e, pertanto, prima dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura stradale:

- devono essere realizzati tutti gli interventi diretti sui ricettori abitativi proposti nello studio presentato, interventi utili alla protezione acustica dei ricettori stessi;
- devono essere realizzate le 11 barriere acustiche previste nello studio presentato, gli schermi devono essere collocati e dimensionati come riportato nella documentazione presentata;
- deve essere realizzato un ulteriore schermo utile alla protezione acustica dell'abitato di Paganine, da collocare a bordo della corsia sud dell'Autostrada A1 in posizione tale da "chiudere" il varco compreso tra gli schermi denominati FO006 e FO010 previsti nella documentazione presentata. Lo studio per il dimensionamento di tale ulteriore barriera acustica deve essere predisposto nell'ambito della progettazione definitiva per la relativa valutazione ed approvazione da parte degli Enti competenti;

Qualora il tracciato dovesse subire modifiche sostanziali, la documentazione previsionale di impatto acustico deve essere aggiornata al fine di permettere l'espressione delle necessarie valutazioni da parte degli enti competenti.

TUTELA DEI BENI ARCHEOLOGICI: In relazione alla sensibilità archeologica dell'area le informazioni desunte dall'analisi del PTCP, del PRG e della consultazione bibliografica permettono di affermare come l'ambito oggetto di studio sia piuttosto sensibile, in quanto caratterizzato dalla presenza di numerosi elementi di natura e cronologia diversa.

L'area più sensibile dal punto di vista archeologico è quella corrispondente allo svincolo SS12, dove si situano due evidenze archeologiche direttamente interferenti con la realizzanda tangenziale ed altre segnalazioni immediatamente limitrofe.

Le aree archeologiche individuate nel PSC sono tutelate per legge e prevedono quindi la progettazione e realizzazione di attività specifiche.

Con la realizzazione dell'opera dovranno pertanto essere adottate tutte le cautele necessarie all'individuazione ed alla conservazione di eventuali reperti archeologici, rammentando che l'art.90 del D.Lgs. 42/2004 impone a chiunque scopra fortuitamente cose aventi interesse artistico, storico, archeologico, di farne immediata denuncia all'autorità competente e di lasciarle nelle condizioni e nel luogo in cui sono state ritrovate.

PAESAGGIO: il progetto interessa alcuni ambiti tutelati paesaggisticamente; ai sensi del Dlgs.42/2004: i corsi d'acqua con le relative fasce di tutela di 150 m ciascuna (Grizzaga, Tegagna, Tiepido e Nizzola) e Villa Lonardi (D.M. 30/08/94).

Le opere a verde hanno l'obiettivo di inserire l'infrastruttura nell'ambiente attraversato, di fornire un elemento utile contro l'inquinamento atmosferico da essa prodotto, di riqualificare gli ambiti marginali interessati dai lavori, di valorizzare i corridoi ecologici rappresentati dai corsi d'acqua e di recuperare, dal punto di vista ambientale, le aree utilizzate nella fase di cantierizzazione.

Nel progetto, tali opere sono descritte generalmente come interventi vegetazionali, quali inerbimenti e impianti di specie vegetali autoctone.

Nell'ambito della progettazione definitiva dell'opera, pertanto, dovrà essere predisposto e presentato uno studio specialistico che porti ad individuate le soluzioni di dettaglio delle opere a verde da realizzare ai fini della minimizzazione dell'impatto nei confronti del paesaggio.

Sulla base delle considerazioni dello studio specialistico di cui sopra, deve essere predisposto, per l'approvazione, il progetto definitivo delle opere a verde che individui, fra l'altro, le responsabilità e le risorse necessarie allo svolgimento delle attività gestionali finalizzate al corretto mantenimento nel tempo delle essenze.

Avendo preso in considerazione i valori espressi dai luoghi che l'opera in progetto attraversa, i vincoli di tutela del paesaggio, nonché gli indirizzi e orientamenti dettati dagli strumenti di pianificazione alle diverse scale di rappresentazione e considerando che:

- le soluzioni e gli approfondimenti progettuali sono stati svolti dalla società proponente in contraddittorio con le Amministrazioni locali più direttamente interessate portando in questo modo a valutare fra differenti alternative volte a minimizzare l'impatto dell'opera,
- che in fase di progettazione definitiva saranno individuate nel dettaglio le misure volte a migliorare l'inserimento paesaggistico per mezzo di mitigazioni a verde;

ritenendo inoltre sufficientemente definite le caratteristiche inerenti l'inserimento dell'opera, nel complesso, l'impatto paesaggistico nei confronti delle aree interessate dal progetto, è da considerare ammissibile.

INQUINAMENTO LUMINOSO: il progetto non approfondisce gli aspetti inerenti l'inquinamento luminoso.

In considerazione della presenza di barriere laterali per ampi tratti del tracciato, l'impatto prodotto in particolare dai fari dei veicoli di passaggio può essere minimizzato attraverso l'utilizzo di adeguate soluzioni tecnico costruttive (es. utilizzo di barriere opache).

L'impatto è ritenuto limitato, subordinatamente alla condizione che, in sede di progettazione definitiva siano definite le opere puntuali necessarie ai fini della minimizzazione dell'impatto inerente l'inquinamento luminoso.

CONCLUSIONI

In conclusione, si valuta che, dal confronto del progetto con gli strumenti di pianificazione comunale e provinciale non sono emersi elementi di contrasto con gli obiettivi e le destinazioni d'uso individuati sull'area in questione e non sono stati individuati vincoli specifici che possano precludere la realizzazione dell'intervento.

Gli elaborati presentati forniscono le informazioni necessarie a descrivere, in modo adeguato al livello di progettazione preliminare, l'impianto e le relative opere connesse necessarie alla realizzazione ed all'esercizio dello stesso.

La realizzazione del progetto permetterà di raggiungere i seguenti obiettivi:

- interconnessione diretta tra il sistema tangenziale ed il casello di Modena Sud e, conseguentemente, tra i due caselli autostradali modenesi;
- spostamento al di fuori dei centri abitati di una frazione significativa del traffico veicolare;
- alleggerimento dal traffico di tratti e punti critici della viabilità locale (in particolare la SP623 e Via Gherbella); caratterizzati da notevoli volumi di traffico, dalla presenza di punti nevralgici ove tendono a formarsi code e rallentamenti, nonché da problematiche inerenti la sicurezza stradale;
- qualificazione della viabilità pubblica a servizio dell'intera realtà produttiva modenese.

Dall'esame del progetto e dello studio ambientale preliminare, non si rilevano impatti ambientali significativi per quanto riguarda inquinamento elettromagnetico e produzione di rifiuti.

Gli impatti nei confronti di acque sotterranee e superficiali, fauna, vegetazione, beni archeologici, ed inquinamento luminoso sono da ritenere complessivamente limitati.

In merito all'utilizzo del suolo ed agli aspetti paesaggistici ed acustici, gli impatti sono ritenuti localmente significativi e, pertanto, per essere ritenuti ammissibili, devono essere minimizzati per mezzo del rispetto delle prescrizioni individuate nel presente atto.

Gli impatti che l'opera comporterà in termini di traffico ed emissioni in atmosfera, a fronte di un incremento locale, sono da ritenere complessivamente positivi nei confronti dell'ambiente.

Per quanto sopra valutato si ritiene pertanto possibile escludere dalla sottoposizione alla procedura di VIA il progetto di prolungamento della Tangenziale Sud di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo della SS12 ed il casello autostradale di Modena Sud, nei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto.

Il responsabile del procedimento è il Dirigente del Servizio Valutazioni, Autorizzazioni e Controlli Ambientali Integrati.

Si informa che il titolare del trattamento dei dati personali forniti dall'interessato è la Provincia di Modena, con sede in Modena, viale Martiri della Libertà 34, e che il Responsabile del trattamento dei medesimi dati è il Direttore dell'Area Territorio e Ambiente.

Le informazioni che la Provincia deve rendere ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. 196/2003 sono contenute nel "Documento Privacy", di cui l'interessato potrà prendere visione presso la segreteria dell'Area Territorio e Ambiente della Provincia di Modena e nel sito internet dell'Ente www.provincia.modena.it.

Il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

Il Dirigente responsabile del Servizio interessato ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica in relazione alla proposta della presente delibera, ai sensi dell'articolo 49 del Testo Unico degli Enti locali.

Per quanto precede,

ad unanimità di voti favorevoli, espressi nelle forme di legge,

LA GIUNTA DELIBERA

- 1) di escludere, ai sensi dell'art.10 della LR. n.9/1999, dalla ulteriore procedura di V.I.A. di cui al Titolo III della medesima legge regionale, il progetto di prolungamento della Tangenziale Sud di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo della SS12 ed il casello autostradale di Modena Sud, nei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto, presentato dalla Società

Autostrade per l'Italia Spa, con sede in Via Bergamini n.50, Roma, a condizione che siano rispettate le prescrizioni di seguito riportate:

QUADRO PROGRAMMATICO

- Pr.1. Gli interventi in prossimità o in corrispondenza degli alvei dei corsi d'acqua devono essere condotti nel rispetto di quanto prescritto dall'art.10, comma 5 del PTCP, ripristinando ogni tipo di funzionalità degli ambiti eventualmente interferiti o danneggiati dai lavori di costruzione della nuova arteria stradale.
- Pr.2. La documentazione da presentare al fine di ottenere il nulla osta idraulico deve essere completa di uno studio di un "significativo" tratto del corso d'acqua interessato in relazione alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche, ai sensi dell'art.9, comma 8 del PTCP.
- Pr.3. Al termine dei lavori, le zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua (art.9, co.8 del PTCP) devono essere ripristinate a garantire la continuità delle condizioni naturalistiche e paesaggistiche presenti ed in via di formazione all'atto dell'inizio dei lavori, senza interferire sulla funzionalità idraulica degli stessi corsi d'acqua.
- Pr.4. Sono vietati lo scarico o l'immissione diretta nelle acque sotterranee e nel sottosuolo delle acque meteoriche provenienti da piazzali adibiti a parcheggio e strade, oltre a quanto previsto dalle normative vigenti in materia (cfr allegato 1.4 lettere d ed x delle NdA del PTCP2009).
- Pr.5. Non deve essere alterata la riconoscibilità dei tracciati della "viabilità storica" (strada Nuova Estense (SS12), Via S.Lorenzo, Via Medicine e Via Vignolese (SP 623)).
- Pr.6. Via Medicine, seppur interrotta, deve conservare il segno territoriale originario, evitando quelle operazioni di modifica che potrebbero cancellarne la memoria storica.
- Pr.7. Devono essere conservati tutti i manufatti e gli elementi vegetali (alberi, piantate, ecc.) che, legati alla presenza della strada ne sottolineano le intersezioni, i punti di sosta, le pietre miliari, ecc. e costituiscono patrimonio testimoniale dei luoghi attraversati dal nuovo asse stradale, con particolare riferimento a quelli individuati nelle tavole del PTCP2009, carta 1.1, e quelli individuati dagli strumenti urbanistici comunali.
- Pr.8. Nell'ambito delle intersezioni a rotatoria che interrompe il tracciato originario della SP 623 Vignolese, deve essere prevista la messa in opera di elementi che rimarchino il tracciato stradale intercettato dalla rotatoria e il percorso del canale storico Diamante.
- Pr.9. Non devono essere alterate le caratteristiche del canale San Pietro e del canale Diamante.
- Pr.10. La rotatoria prevista nel territorio del Comune di Spilamberto deve essere dimensionata tenendo in considerazione il quadro evolutivo infrastrutturale previsto nell'area, cioè la connessione della nuova SP623 (variante ponte Guerro) con la tangenziale di Castelfranco (schema in corso di elaborazione da parte della Provincia di Modena, in accordo con i Comuni di San Cesario, Spilamberto e Castelfranco).

QUADRO PROGETTUALE

Aspetti infrastrutturali

- Pr.11. nel tratto terminale di via Medicine, a fondo cieco per chi proviene da sud, devono essere previsti adeguati spazi di manovra per consentire l'inversione di marcia anche agli automezzi "pesanti" (es. raccolta rifiuti, spartineve).

Cantiere

- Pr.12. Eventuali pozzi di nuova perforazione devono essere previsti solamente a seguito della predisposizione di una dettagliata stima delle necessità di approvvigionamento idrico dei cantieri che ne individui i prelievi massimi e valuti le possibili interferenze con i pozzi domestici/irrigui/produttivi presenti nell'areale circostante. Tali pozzi devono essere realizzati in modo da:
- captare la prima falda utile al fine di consentire un approvvigionamento adeguato;

- avere un unico tratto filtrante captante un'unica falda, al fine di non interconnettere le falde superficiali meno pregiate con le falde più profonde;
 - non pregiudicare la possibilità di prelievo dei pozzi circostanti.
- Pr.13. Deve essere previsto un piano di monitoraggio delle acque di falda in prossimità delle aree di cantiere, le cui tempistiche e modalità devono essere descritte ed autorizzate nell'ambito del progetto definitivo.
Il piano di monitoraggio delle acque sotterranee deve indicare gli elementi da controllare al fine di individuare tempestivamente eventuali impatti negativi derivanti dalla realizzazione dell'opera ed adottare le misure correttive opportune.
- Pr.14. Con riferimento alle interferenze con il sistema idrico superficiale, l'esecuzione dei lavori per la realizzazione dell'opera non deve interferire con l'esercizio idraulico di scolo o determinare interferenze con il servizio di approvvigionamento di acque pubbliche per fini irrigui.
- Pr.15. Durante la realizzazione e l'utilizzo delle opere viarie temporanee di cantiere deve essere garantito il mantenimento della sezione di deflusso idrico preesistente presso tutte le strutture consortili.
- Pr.16. Le aree di cantiere e le zone destinate a deposito di materiali devono mantenere una distanza non inferiore a 20 m dai cigli superiori arginali dei corsi d'acqua consorziali.
- Pr.17. I sistemi di trattamento delle acque provenienti dalle aree di cantiere devono essere conformi con quanto stabilito dalla D.G.R. n. 1860 del 18/12/2006.
- Pr.18. Il progetto definitivo dell'opera deve comprendere la descrizione dettagliata delle aree di cantiere, per le quali devono essere individuate e descritte:
- le zone dedicate allo stoccaggio delle materie prime;
 - le zone dedicate al deposito dei rifiuti prodotti;
 - le zone dedicate al deposito dei rifiuti di natura liquida, che devono essere stoccati in fusti dotati di coperchio e alloggiati in area dotata di bacino di contenimento.
 - le zone dedicate al rifornimento e le cisterne di gasolio, da predisporre a supporto dei mezzi di cantiere (le cisterne devono essere disposte fuori terra e dotate di bacino di contenimento).
- Pr.19. Nei cantieri deve essere presente materiale assorbente da utilizzare in caso di sversamenti accidentali di sostanze liquide inquinanti.
- Pr.20. Per il trattamento e la movimentazione del materiale devono essere attuati i seguenti interventi di mitigazione:
- Agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, per esempio mediante un'irrorazione controllata;
 - Processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi;
 - Eventuali nastri trasportatori all'aperto devono essere coperti;
 - Ridurre al minimo i lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo;
 - Per il trasporto di materiali polverulenti devono essere utilizzati dispositivi chiusi.
- Pr.21. Per la gestione dei depositi di materiale devono essere attuati i seguenti interventi di mitigazione:
- Gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei sili per materiali polverosi o a granulometria fine vanno adeguatamente incapsulati e l'eventuale aria di spostamento depolverizzata.
 - I depositi di materiale sciolto e macerie, come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaiosa riciclata con frequente movimentazione del materiale, vanno adeguatamente protetti dal vento per

- es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse. In generale, si deve assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere.
- I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione devono essere protetti dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde.
- Pr.22. nelle aree di circolazione nei cantieri devono essere attuati i seguenti interventi di mitigazione:
- Bagnare costantemente le strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
 - Limitare la velocità massima sulle piste di cantiere a 30 km/h;
 - Lavare i pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria (per ogni cantiere fisso devono essere predisposti idonei sistemi di lavaggio dei pneumatici per il lavaggio delle ruote);
 - Bagnare e coprire con teloni i materiali trasportati con autocarri.

QUADRO AMBIENTALE

Reticolo idrico superficiale

- Pr.23. Il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche deve essere coerente con quanto previsto dalla D.G.R. n.1860 del 18/12/2006.
- Pr.24. Nei tratti di territorio a vulnerabilità alta-elevata, i fossi di guardia devono essere impermeabilizzati.
- Pr.25. Nel progetto definitivo devono essere previste e descritte nel dettaglio le procedure di pulizia e manutenzione previste per mantenere in efficienza i fossi di guardia di cui al punto precedente ed in generale l'intero sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.
- Pr.26. Con il progetto definitivo devono essere presentate le schede di sicurezza di tutti i materiali e agli additivi da utilizzare nella realizzazione dell'opera.
- Pr.27. Prima dell'entrata in esercizio dell'arteria stradale, il manufatto di copertura del torrente Nizzola annesso all'autostrada A1 deve essere rimosso.

Reticolo idrico superficiale consortile

- Pr.28. Le opere idrauliche devono essere progettate e dimensionate considerando che l'infrastruttura in progetto costituisce una cesura permanente in interferenza con i canali esistenti; di conseguenza, la sezione delle tombinature e le altezze dei ponti, devono considerare il massimo livello di piena attualmente raggiungibile, incrementato mediamente con una portata dell'ordine del 30%.
- Pr.29. Gli interventi di tombinatura ed i nuovi ponti devono essere realizzati, secondo le indicazioni del competente Consorzio della Bonifica, in modo da garantire un corretto raccordo con l'esistente reticolo idrico, nonché la possibilità di passaggio da parte dei mezzi consortili e pertanto di effettuare una corretta manutenzione.
- Pr.30. Gli interventi che interessano le opere idrauliche di scolo e/o irrigue minori (di natura sia pubblica che privata), devono essere realizzati, secondo le indicazioni del competente Consorzio della Bonifica, in modo da garantire continuità per il convogliamento delle acque e omogeneità sia dei deflussi di scolo distribuiti sui cavi consortili analogamente alla situazione pregressa sia di approvvigionamento irriguo relativamente ai pregressi punti di prelievo.
- Pr.31. Devono essere conservate, adeguate ovvero ripristinate tutte le opere idrauliche esistenti - di derivazione irrigua e/o di scolo delle acque - interessate dal progetto. Ogni terreno

deve poter usufruire di adeguate condizioni di scolo delle acque e sufficienti condizioni di approvvigionamento idrico irriguo.

- Pr.32. Deve essere rispettato il principio di invarianza idraulica e, pertanto, l'incremento di superfici impermeabili conseguenti alla realizzazione dell'opera non deve costituire un aggravio in termini di portata, diretta o indiretta, rilasciata nei canali ricettori consortili. Per contenere l'incremento di deflusso derivante dalle nuove superfici impermeabilizzate sono da prevedersi idonee infrastrutture idrauliche per la laminazione della portata (vasche di accumulo, invasi in linea o similari). Nello specifico si prescrive un volume di laminazione pari a 500 mc per ogni ettaro di superficie impermeabilizzata.
- Pr.33. Eventuali vasche di laminazione devono essere realizzate al di fuori della fascia di rispetto idraulico dei canali consorziali, ovvero a distanza non inferiore a 10,00 m, dai cigli superiori d'argine dei canali. In considerazione delle funzioni promiscue - irrigazione e scolo - che i canali consorziali e la rete superficiale ad essi collegata devono assolvere, nel punto di immissione degli scarichi deve essere previsto inoltre il posizionamento di opportune valvole antiriflusso, ovvero di idonea soluzione tecnica al fine di impedire rigurgiti idrici nella rete di drenaggio stradale.
- Pr.34. Il funzionamento del manufatto di scarico non deve determinare interferenze con l'esercizio irriguo e di bonifica in merito alla qualità delle acque.
- Pr.35. Nelle successive fasi di progettazione devono essere specificate nel dettaglio sia la portata prevista per ogni singolo scarico, sia la modalità di interconnessione con i cavi consorziali e la rete irrigua ad essi interconnessa.

Fauna

- Pr.36. in fase di progettazione definitiva deve essere predisposto uno studio specialistico inerente i passaggi faunistici, con particolare riferimento all'ottenimento dei seguenti risultati:
- garantire la possibilità di passaggio della fauna vertebrata attraverso i corridoi fluviali esistenti mantenendone e, se necessario, migliorandone la fruibilità e l'attrattività;
 - valutare l'eventuale necessità di ulteriori punti di passaggio;
 - escludere l'ingresso accidentale di specie faunistiche vertebrate, in special modo ungulati, all'interno dei tracciati di autostrada e tangenziale sud.
- Pr.37. Sulla base dello studio faunistico di cui al punto precedente, devono essere individuate le proposte per:
- limitare gli impatti della nuova arteria stradale nei confronti della fauna selvatica;
 - minimizzare i rischi derivanti dalla presenza di animali lungo l'infrastruttura;
 - mantenere in efficienza le opere.

Rumore

- Pr.38. Prima dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura stradale:
- devono essere realizzati tutti gli interventi diretti sui ricettori abitativi proposti nello studio presentato, interventi utili alla protezione acustica dei ricettori stessi;
 - devono essere realizzate le II barriere acustiche previste nello studio presentato, gli schermi devono essere collocati e dimensionati come riportato nella documentazione presentata;
 - deve essere realizzato un ulteriore schermo utile alla protezione acustica dell'abitato di Paganine, da collocare a bordo della corsia sud dell'Autostrada A1 in posizione tale da "chiudere" il varco compreso tra gli schermi denominati FO006 e FO010 previsti nella documentazione presentata.
- Lo studio per il dimensionamento di tale ulteriore barriera acustica deve essere

predisposto nell'ambito della progettazione definitiva per la relativa valutazione ed approvazione da parte di ARPA Modena e del Comune di Modena;

Inquinamento luminoso

Pr.39. Nell'ambito della progettazione definitiva deve essere predisposto e presentato uno studio volto a individuare le opere e gli interventi di mitigazione necessarie ai fini della minimizzazione dell'impatto luminoso nei confronti dei recettori presenti nell'area.

Mitigazioni

Pr.40. Nell'ambito della progettazione definitiva dell'opera deve essere predisposto e presentato uno studio specialistico che porti ad individuate le soluzioni di dettaglio delle opere a verde da realizzare ai fini della minimizzazione dell'impatto nei confronti del paesaggio, nel quale sia posta particolare attenzione all'integrazione dell'opera nel paesaggio provinciale, prevedendo, fra l'altro, di porre a dimora arbusti e piante autoctoni che consentano di mitigare la presenza stradale nei confronti dei vicini ambiti agricoli.

A questo proposito è possibile fare riferimento alle disposizioni relative alle Unità di Paesaggio di cui all'allegato 2 del PTCP2009, con particolare riferimento alla Unità di Paesaggio 14 Paesaggio dell'alta pianura centro orientale.

Pr.41. Sulla base delle considerazioni dello studio specialistico di cui sopra, deve essere predisposto, per l'approvazione, il progetto definitivo delle opere a verde che individui, fra l'altro, le responsabilità e le risorse necessarie allo svolgimento delle attività gestionali finalizzate al corretto mantenimento nel tempo delle essenze.

Pr.42. Si devono evitare le essenze arboree ed arbustive che producono bacche o semi che costituiscono richiamo per l'avifauna, la quale potrebbe essere causa di collisioni con i veicoli in transito.

- 2) di approvare le valutazioni relative alle osservazioni presentate, tutte sintetizzate nell'Allegato A, facente parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) di trasmettere la presente deliberazione al proponente, ai Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone e Spilamberto, alla Regione Emilia Romagna – Servizio Tecnico di Bacino, al Consorzio di Bonifica Burana, ad ARPA Modena e a AUSL Modena;
- 4) di dare atto che le spese di istruttoria della procedura di verifica (screening), pari a € 7.754,74 sono state versate dal proponente al momento della presentazione dell'istanza;
- 5) di pubblicare il presente atto, ai sensi dell'art.10, comma 3 della LR.9/99, per estratto sul BURERT e integralmente sul sito web della Provincia di Modena;
- 6) di informare che contro il presente provvedimento può essere presentato ricorso giurisdizionale avanti al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni; entrambi i termini decorrono dalla comunicazione del presente atto all'interessato;
- 7) di rendere il presente atto immediatamente eseguibile.

Della sujestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente
EMILIO SABATTINI

Il Segretario Generale
GIOVANNI SAPIENZA

ALLEGATO A

**L.R. 9/1999
PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ
(SCREENING)**

**PROGETTO:
PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE SUD DI MODENA
NEL TRATTO COMPRESO FRA LO SVINCOLO DELLA SS12 ED
IL CASELLO AUTOSTRADALE DI MODENA SUD, NEI COMUNI
DI MODENA, CASTELNUOVO RANGONE E SPILAMBERTO.**

PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA

**SINTESI DELLE OSSERVAZIONI,
CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE E
VALUTAZIONI DELL'AUTORITÀ COMPETENTE**

1	Proponente	Simone Guerri "Antica Trattoria La Busa"
	Data ricezione	20/05/2013
	protocollo	55454 del 20/05/2013

Sintesi dell'osservazione

Non è chiaro il motivo per cui non sia stato previsto un sottopasso che permetterebbe di mantenere aperto il normale flusso a doppio senso su Via Medicine.

Si richiede come sia stato valutato l'impatto ambientale nella porzione di terreno compresa tra la via Medicine e via Vignolese.

Controdeduzioni del proponente in merito alle osservazioni presentate

Il proponente rileva che la soluzione di Progetto è stata lungamente discussa con enti locali interessati (dal 2003 ad oggi), nonché trasmessa ufficialmente in ultimo in data 29 novembre 2012, al fine di giungere ad una soluzione il più possibile condivisa e ridurre al minimo l'impatto sul territorio. Non avendo ricevuto alcuna osservazione/prescrizione è stata implementata la soluzione condivisa.

Una eventuale modifica al progetto dovrà essere richiesta e concordata con tutti gli enti interessati.

La continuità di Via Medicine è garantita dalla realizzazione di un collegamento ciclopedonale.

Valutazioni dell'Autorità Competente in merito alle osservazioni

Le considerazioni in merito alla chiusura di Via Medicine sono riportate nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO PROGETTUALE – INTERFERENZE CON VIA MEDICINE".

Le valutazioni in merito all'impatto ambientale complessivo dell'opera nei confronti dell'ambiente sono riportate in modo esteso nell'atto deliberativo di esito dello screening e, in modo più sintetico, nel paragrafo "CONCLUSIONI" del medesimo atto.

2	Proponente	Luciano Ori "Azienda Agricola Ori Luciano"
	Data ricezione	18/06/2013
	protocollo	68084 del 20/06/2013

Sintesi dell'osservazione

1. Sono proposti alcuni tracciati alternativi, ritenuti più efficienti e meno impattanti (Alternativa A, Alternativa B e Alternativa C).

In subordine è richiesto quanto segue:

2. Deve essere garantita, sia durante l'esecuzione dei lavori che nelle fasi successive, la qualità delle acque provenienti dal pozzo che fornisce acqua all'intera azienda, attraverso adeguati monitoraggi ed analisi.
Qualora vi fosse un decadimento qualitativo o quantitativo delle stesse Autostrade per l'Italia o chi per essa dovrà assumersene le conseguenze in termini di indennizzo e di ricerca di fonti di approvvigionamento alternative, fondamentali per la sopravvivenza dell'azienda agricola.
3. Devono essere adottate adeguate misure di mitigazione della rumorosità, attraverso l'installazione di pannelli fonoassorbenti a fianco della nuova viabilità, a protezione sia dei fabbricati ad uso abitativo ed aziendali.
4. Deve essere garantita o ripristinata ed adeguatamente indennizzata la funzionalità dell'impianto di irrigazione sotterraneo in dotazione al podere e gli impianti a servizio dei frutteti.
5. Il fronte stradale deve essere dotato di adeguata recinzione, al fine di impedire il transito di persone ed animali dalla viabilità al fondo e viceversa; questo anche al fine di contenere il rischio di incidenti a causa dell'attraversamento da parte di fauna selvatica.
6. La porzione a nord del fondo deve essere completamente indennizzata a valore di mercato dato che verrà fisicamente e funzionalmente staccata dal fondo stesso e che comunque la relativa gestione diverrà assolutamente più complessa ed economicamente più onerosa.
7. Deve essere garantita la capacità di scolo dell'intero fondo attraverso la realizzazione di bocche di scolo adeguatamente dimensionate che consentano il passaggio delle acque sotto la viabilità in progetto.

Controdeduzioni del proponente in merito alle osservazioni presentate

1. La soluzione di Progetto è stata lungamente discussa con enti locali interessati (dal 2003 ad oggi), nonché trasmesso ufficialmente in ultimo in data 29 novembre 2012, al fine di giungere ad una soluzione il più possibile condivisa e ridurre al minimo l'impatto sul territorio. Non avendo ricevuto alcuna osservazione/prescrizione è stata implementata la soluzione condivisa. Una eventuale modifica dovrà essere richiesta e concordata con tutti gli enti interessati.
2. Con la predisposizione del Progetto Preliminare sono state eseguite le dovute verifiche e attualmente risulta nullo l'impatto dell'opera sul sistema di captazione delle acque. Si chiede di segnalare nello specifico eventuali interferenze.
Il sistema di drenaggio previsto prevede la realizzazione di fossi in terra al piede del rilevato, a monte degli scarichi nei ricettori finali è prevista la realizzazione di manufatti dotati di lama disoleatrice in grado di trattenere le sostanze inquinanti. Inoltre il fosso di guardia, avendo pendenze molto basse, avrà anche la funzione di vasca di sedimentazione.
3. Il dimensionamento delle mitigazioni acustiche è stato svolto tramite opportuna strumentazione modellistica e coerentemente con le prescrizioni normative. In base alle richieste formulate dalla Provincia di Modena si è provveduto a rivedere parzialmente le

barriere previste nel tratto di bretella che interseca Via Medicine e anche la tipologia della barriera sul lato degli edifici della loc. La Busa: previa verifica con la Soprintendenza (in generale vedasi anche risposta al punto 1) è previsto che la stessa sia di materiale trasparente.

4. Si chiede di segnalare la corretta posizione della condotta irrigua sotterranea in modo da prevedere il dovuto attraversamento in corrispondenza della nuova strada.
5. Il progetto ripristina quanto attualmente presente sul territorio, pertanto saranno ristabilite le eventuali recinzioni esistenti.
6. Il progetto prevederà i dovuti accessi per dare continuità al fondo. Per le osservazioni riguardanti gli indennizzi si rimanda all'opportuna procedura espropriativa (DPR 327/2001 e LR n. 37/2002). La trattativa avverrà a valle della Dichiarazione di Pubblica Utilità.
7. Verrà garantita la continuità idraulica del fondo mediante l'inserimento di opportuni tombini.

Valutazioni dell'Autorità Competente in merito alle osservazioni

1. Si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO PROGETTUALE – ALTERNATIVE PROGETTUALI".
2. Si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO PROGETTUALE – CANTIERE – APPROVVIGIONAMENTO IDRICO/ACQUE SOTTERRANEE".
3. Si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – RUMORE".
4. Gli aspetti inerenti la definizione degli indennizzi e degli accordi che il soggetto espropriante potrà stipulare con i proprietari interessati dall'opera, non rientrano nell'ambito delle presenti valutazioni ambientali e dovranno essere prese in considerazione, dagli Enti competenti, nelle successive fasi di approvazione del progetto e di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.
5. Si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – FAUNA".
6. Si ribadisce quanto indicato al precedente punto n.4.
7. Si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – ACQUE SUPERFICIALI".

3	Proponente	Marcello Secco
	Data ricezione	20/06/2013
	protocollo	68455 del 20/06/2013

Sintesi dell'osservazione

1. La deviazione del "torrente Nizzola" deve essere spostata a nord del tracciato della complanarina.
2. Deve essere garantita la capacità di scolo dell'intero fondo non solo attraverso la realizzazione di un fosso di scolo di sezione adeguata a fianco della nuova viabilità in progetto, ma anche ampliando le bocche di scolo che consentono attualmente il passaggio delle acque sotto l'autostrada in direzione sud.
Già adesso infatti bastano poche piogge per far intasare tali scoli e per far esondare la rete scolante dell'area, causando così l'allagamento di tutti i fondi posti a sud dell'autostrada. Tale situazione è poi stata aggravata dalla realizzazione della quarta corsia autostradale e verrà ancor più compromessa dalla realizzazione della "complanarina" dato che aumenteranno le barriere e le superfici impermeabili di sgrondo delle acque.
Deve essere effettuata una decisa pulizia della condotta di attraversamento sotto autostrada del Torrente Nizzola.
3. Deve essere garantita, sia durante l'esecuzione dei lavori che nelle fasi successive, la qualità delle acque provenienti dal pozzo, attraverso adeguati monitoraggi ed analisi.
Qualora vi fosse un decadimento qualitativo o quantitativo delle stesse Autostrade per l'Italia o chi per essa dovrà assumersene le conseguenze in termini di indennizzo e di ricerca di fonti di approvvigionamento alternative, fondamentali per la sopravvivenza dell'azienda agricola e relativo allevamento.
4. Devono essere adottate adeguate misure di mitigazione della rumorosità, attraverso l'installazione di pannelli fonoassorbenti a fianco della nuova viabilità, a protezione sia dei fabbricati ad uso abitativo che di quelli ad uso allevamento.
5. Deve essere garantita o ripristinata ed adeguatamente indennizzata la funzionalità dell'impianto di irrigazione sotterraneo in dotazione al podere.
6. Il fronte stradale deve essere dotato di adeguata recinzione, al fine di impedire il transito di persone ed animali dalla viabilità al fondo e viceversa; questo anche al fine di contenere il rischio di incidenti a causa dell'attraversamento da parte di fauna selvatica.

Controdeduzioni del proponente in merito alle osservazioni presentate

1. Con la presentazione delle integrazioni, il proponente ha rinunciato alla proposta di spostamento dell'alveo del torrente Nizzola.
2. La manutenzione e la pulizia dell'alveo e delle sponde dei corsi d'acqua non sono di competenza di Autostrade per l'Italia.
Nel tratto di riferimento le uniche due opere esistenti sotto l'autostrada sono il ponticello sul torrente Nizzola e il sottopasso ciclo-pedonale, mentre non sono presenti tombini, tali opere verranno riproposte con analoga sezione sulla nuova bretella.
3. Con la predisposizione del Progetto Preliminare sono state eseguite le dovute verifiche e attualmente risulta nullo l'impatto dell'opera sul sistema di captazione delle acque. Si chiede di segnalare nello specifico eventuali interferenze.
Il sistema di drenaggio previsto prevede la realizzazione di fossi in terra al piede del rilevato, a monte degli scarichi nei ricettori finali è prevista la realizzazione di manufatti dotati di lama

disoleatrice in grado di trattenere le sostanze inquinanti. Inoltre il fosso di guardia, avendo pendenze molto basse, avrà anche la funzione di vasca di sedimentazione.

4. Il dimensionamento delle mitigazioni acustiche è stato svolto tramite opportuna strumentazione modellistica e coerentemente con le prescrizioni normative. In base alle richieste formulate dalla Provincia di Modena si è provveduto a rivedere parzialmente le barriere previste.
5. Si chiede di segnalare la corretta posizione della condotta irrigua sotterranea in modo da prevedere il dovuto attraversamento in corrispondenza della nuova strada.
6. Il progetto ripristina quanto attualmente presente sul territorio, pertanto saranno ristabilite le eventuali recinzioni esistenti.

Valutazioni dell'Autorità Competente in merito alle osservazioni

1. Con la presentazione delle integrazioni, il proponente ha rinunciato all'ipotesi di deviare il torrente Nizzola. L'osservazione non è più pertinente.
2. Nel merito, in particolare alle interferenze con il torrente Nizzola, si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – ACQUE SUPERFICIALI – ASPETTI IDRAULICI".
3. Nel merito, si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO PROGETTUALE – CANTIERE – APPROVVIGIONAMENTO IDRICO/ACQUE SOTTERRANEE".
4. Nel merito, si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – RUMORE".
8. Gli aspetti inerenti la definizione degli indennizzi e degli accordi che il soggetto espropriante potrà stipulare con i proprietari interessati dall'opera, non rientrano nell'ambito delle presenti valutazioni ambientali e dovranno essere prese in considerazione, dagli Enti competenti, nelle successive fasi di approvazione del progetto e di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.
9. Nel merito, si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – FAUNA".

4	Proponente	Davide Lonardi
	Data ricezione	26/06/2013
	protocollo	70027 del 26/06/2013

Sintesi dell'osservazione

1. non è ritenuta accettabile l'ipotesi di chiusura al traffico di Via delle Medicine.
2. la realizzazione del progetto comprometterà l'unitarietà di insieme della Villa Lonardi, tutelata ai sensi del Dlgs.42/2004.
3. nel progetto non è prestata sufficiente attenzione alla ipotesi di interruzione e cancellazione di una importante strada comunale quale Via Medicine
4. Le tre soluzioni alternative descritte mostrano lo stesso tracciato con variazione di andamento altimetrico (Variante 2 in interrato, Variante 3 in rilevato).
5. si prevede un peggioramento dell'inquinamento acustico e luminoso nella fase di esercizio per la porzione dell'edificio di Villa Lonardi disposta a sud, dalla quale si aprirà lo scenario di un asse viario tipo tangenziale, non mitigato da barriere fonoassorbenti acustiche e di protezione dai fari delle auto e mezzi pesanti in circolazione sul lato prospettante il viale di ingresso alla Villa.

Controdeduzioni del proponente in merito alle osservazioni presentate

1. La soluzione di Progetto è stata lungamente discussa con enti locali interessati (dal 2003 ad oggi), nonché trasmessa ufficialmente in ultimo in data 29 novembre 2012, al fine di giungere ad una soluzione il più possibile condivisa e ridurre al minimo l'impatto sul territorio. Non avendo ricevuto alcuna osservazione/prescrizione è stata implementata la soluzione condivisa. Una eventuale modifica dovrà essere richiesta e concordata con tutti gli enti interessati. Per questo motivo la nuova viabilità si sviluppa nella fascia prospiciente l'autostrada A1, riducendo al minimo l'area interclusa, occupando interamente la fascia di rispetto autostradale ed evitando il sezionamento del territorio.
Sono state valutate varie ipotesi per mantenere inalterato il flusso sulla via Medicine, ma se da un lato una soluzione in trincea/galleria non risulta fattibile per i rischi legati all'esondazione del Torrente Nizzola, dall'altro una soluzione in rilevato risulterebbe estremamente impattante proprio in virtù dei vincoli legati a Villa Lonardi.
2. Stante la situazione vincolistica descritta negli elaborati di progetto il proponente conferma che l'intervento dovrà ottenere l'Autorizzazione paesaggistica da parte della Soprintendenza competente.
3. v. punto n.1
4. v. punto n.1
5. Il dimensionamento delle mitigazioni acustiche è stato svolto tramite opportuna strumentazione modellistica e coerentemente con le prescrizioni normative. In base alle richieste formulate dalla Provincia di Modena si è provveduto a rivedere parzialmente le barriere previste nel tratto di bretella che interseca Via Medicine e anche la tipologia della barriera sul lato degli edifici della loc. La Busa: previa verifica con la Soprintendenza è previsto che la stessa sia di materiale trasparente.

Valutazioni dell'Autorità Competente in merito alle osservazioni

1. Le considerazioni in merito alla chiusura di Via Medicine sono riportate nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO PROGETTUALE – INTERFERENZE CON VIA MEDICINE".
2. Nel merito, si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – PAESAGGIO".
3. Le considerazioni in merito alla chiusura di Via Medicine sono riportate nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO PROGETTUALE – INTERFERENZE CON VIA MEDICINE".
4. Si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO PROGETTUALE – ALTERNATIVE PROGETTUALI".
5. Nel merito, si rimanda alle valutazioni espresse in merito nell'atto deliberativo, nel paragrafo del "QUADRO AMBIENTALE – INQUINAMENTO LUMINOSO".



ALL. 4

**Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti**

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, PER I SISTEMI
INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i
progetti internazionali . DIV.III

M_INF-TER_PROG
D.G.Svil. Territorio, Programmazione, Progetti
Internaz.
TER_PROG_D03
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0009657-27/11/2015-USCITA

Regione Emilia Romagna
Direzione generale Reti infrastrutturali,
logistica e sistemi di mobilità
Viale Aldo Moro, 30
40127 BOLOGNA
dgmobilitaetrasporti@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud. **Convocazione Conferenza di Servizi.**

Regione Emilia Romagna
Direzione Generale Programmazione
territoriale e negoziata, Intese,
Relazioni europee e Relazioni internazionali,
Servizio Opere pubbliche ed Edilizia,
Sicurezza e legalità, Coordinamento
ricostruzione
Viale Aldo Moro, 30
40127 BOLOGNA
lavoripubblici@postacert.regione.emilia-romagna.it

Regione Emilia Romagna
Direzione generale Ambiente e
Difesa del Suolo e della Costa
Via della Fiera, 8
40127 BOLOGNA
dgambsegr@postacert.regione.emilia-romagna.it

Ministero dello Sviluppo Economico
Dipartimento per l'Energia e
per le risorse minerarie ed energetiche
Via Zamboni, 1
40125 BOLOGNA
unmig.bologna@mise.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti – Dipartimento per le
Infrastrutture i Sistemi Informativi e
Statistici Direzione Generale per la
Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali
Via Nomentana, 2
00161 ROMA
svca@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti – Dipartimento per le
Infrastrutture i Sistemi Informativi e
Statistici Direzione Generale per la
Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali
Ufficio Territoriale di Bologna
Viale Masini, 8
40126 BOLOGNA
uit.bologna@pec.mit.gov.it

Consiglio Superiore dei
Lavori Pubblici
Segreteria Generale
Via Nomentana, 2
00161 ROMA
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Ministero per i BB.e le Attività
Culturali – Segretariato Regionale
del Ministero dei Beni e delle Attività
Culturali e del Turismo
per l'Emilia Romagna
Strada Maggiore, 80
40125 BOLOGNA
mbac-sr-ero@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio
per Province di Bologna, Modena,
Reggio Emilia e Ferrara
Via 4 Novembre, 5
40125 BOLOGNA
mbac-sbeap-bo@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Archeologica per
l'Emilia Romagna
Via Belle Arti, 52
40126 BOLOGNA
mbac-sar-ero@mailcert.beniculturali.it

Ministero della Difesa
Comando Logistico dell'esercito
Stato Maggiore – Ufficio
Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123
00185 ROMA
comlog@postacert.difesa.it

Ministero della Difesa
Comando Militare Esercito
“Emilia Romagna” – Ufficio Personale,
Logistico e Servizi Militari Sezione Logistica
Poligoni e Servizi Militari
Via Urbana 8
40123 BOLOGNA
cdo_rfe_emilia_rom@postacert.difesa.it

Ministero Difesa
Comando forze di Difesa
Interregionale Nord
Via Cristoforo Moro n. 7
35141 PADOVA
comfodinord@postacert.difesa.it

Ministero della Difesa
Aeronautica Militare
Reparto Territorio e Patrimonio
Ufficio Servizi Militari
Piazza Novelli 1
20129 MILANO
aeroregione1@postacert.difesa.it

Comando Marittimo Nord
Ufficio Demanio
Viale Amendola n. 1 –
19122 LA SPEZIA(SP)
marina.nord@postacert.difesa.it

Ministero della Difesa
Comando logistico Nord
Caserma Salomone
Piazza Prato della Valle, 68
35123 PADOVA
comlog_nord@postacert.difesa.it

Ministero della Difesa
6° Reparto Infrastrutture
Sezione Demanio
Via S.Margherita, 21
40123 BOLOGNA
infrastrutture_bologna@postacert.difesa.it

Provincia di Modena
Area Territorio e Supporto tecnico ai Comuni
Viale Jacopo Barozzi,340
41124 MODENA
provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

ARPA – Sezione Provinciale di Modena
Via Fontanelli, 23
40121 MODENA
dirgen@cert.arpa.emr.it

Comune di Modena
Via Scudari, 20
41121 MODENA
comune.modena@cert.comune.modena.it

Comune di Castelnuovo Rangone
Via Roma, 1
41051 CASTELNUOVO RANGONE
comune.castelnuovo@cert.unione.terredicastelli.mo.it

Comune di Spilamberto
Piazza Caduti della Libertà, 3
41057SPILAMBERTO
comune.spilamberto@cert.unione.terredicastelli.mo.it

Anas – Compartimento della Viabilità
per l'Emilia Romagna
Viale Masini, 8
40126 BOLOGNA
anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

Consorzio di Bonifica Burana
Corso Vittorio Emanuele, 107
41121 MODENA
segreteria@pec.consorzioburana.it

USL – Dipartimento Sanità Pubblica
Via Martiniana, 21
41126 BAGGIOVARA
auslmo@pec.ausl.mo.it

Hera Spa - Via C. Razzaboni, 80
41122 MODENA
heraspa@pec.gruppohera.it

Hera - Viale Carlo Berti Pichat, 2/4
40127 BOLOGNA
distribuzionegas@pec.gruppohera.it

Alla SNAM – Rete Gas S.p.a.
Distretto Centro Orientale
Via M.E.Lepido 203/15
40132 BOLOGNA
distrettoceor@pec.snamretegas.it

Alla Terna Rete Italia S.p.a.
Via dei Della Robbia, 41/5R
50132 FIRENZE
ternareteitaliaspa@pec.terna.it

Telecom Italia
Via Albani, 3 - 40129 BOLOGNA
telecomitalia@pec.telecomitalia.it

Telecom Italia Spa
Via Fusco, 34 - 41122 MODENA
telecomitalia@pec.telecomitalia.it

Alla Autostrade per l'Italia S.p.a.
Condirezione Generale Nuove Opere
Via Bergamini, 50
00159 ROMA
autostradeperitalia@pec.autostrade.it

Con nota n.19998 in data 27 ottobre 2015, la Società Autostrade per l'Italia S.p.a, ha richiesto a questo Ministero l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per le opere in oggetto indicate, trasmettendo la relativa documentazione tecnico-amministrativa.

Contestualmente la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha inviato copie conformi del suddetto progetto su supporto informatico (CD) a tutte le Amministrazioni in indirizzo.

Con la stessa nota la Società Autostrade per l'Italia S.p.a ha precisato che in data 19.10 2007 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture la documentazione del progetto ai fini della richiesta del parere di conformità urbanistica. In data 11.12.2008, presso il Ministero delle Infrastrutture si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi del progetto in argomento. Con nota 398 del 23.2.2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato a tutti gli enti interessati il differimento della C.d.S. a data da destinarsi a causa di criticità derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessano gli imbocchi della galleria artificiale prevista in progetto. Il progetto trasmesso con la medesima nota n.19998/2015 rappresenta la nuova soluzione progettuale sviluppata da Autostrade per l'Italia S.p.a. per risolvere le criticità a suo tempo evidenziate.

La Società Autostrade per l'Italia S.p.a ha precisato inoltre che, per le opere di cui sopra, la Provincia di Modena, Ufficio VIA ha deliberato l'esclusione da ulteriore procedura in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, con delibera n.269 del 24.9.2013. Per quanto riguarda le procedure espropriative la comunicazione di avvio del procedimento, finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio è stata attivata con pubblicazione all'albo pretorio dei Comuni di Spilamberto, Castelnuovo Rangone e Modena, sul quotidiano "Il Resto del Carlino" edizione di Modena, sui siti informatici della Regione Emilia Romagna e di Autostrade per l'Italia S.p.a. a partire dal giorno 8 aprile 2015 e che successivamente sono pervenute alcune osservazioni.

Premesso quanto sopra, questo Ministero convoca una Conferenza di Servizi in conformità a quanto disposto dall'art.14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dall' art. 3 del medesimo D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il giorno **28 gennaio 2016 alle ore 11** presso questa sede, Via Nomentana 2, VI piano, stanza n. 6114.

Le amministrazioni e gli enti in indirizzo, sono invitate a partecipare a detta conferenza attraverso un unico rappresentante, munito di specifica delega, legittimato ad esprimere il definitivo parere nell'ambito delle proprie competenze istituzionali o sociali, ed a produrre in sede della stessa, gli atti formali di rispettiva competenza, quali delibere, pareri, nulla-osta, qualora predisposti, nonché ogni documento utile alla migliore e definitiva valutazione del progetto di che trattasi.

Le amministrazioni comunali in indirizzo che in fase istruttoria abbiano accertato la difformità delle opere in esame rispetto ai propri strumenti urbanistici vigenti, dovranno produrre apposita Delibera di Consiglio Comunale, recante formale espressione del parere sul progetto di che trattasi, e ad autorizzare il proprio rappresentante a partecipare alla Conferenza di servizi, in coerenza con le disposizioni dell'art.42, lettera b, del D.LGS n.267/2000, che attribuisce le competenze in materia urbanistica (piani territoriali e urbanistici), nonché i pareri da rendere su detta materia esclusivamente al Consiglio Comunale

I soggetti privati in indirizzo: (enti o società gestori di servizi pubblici o comunque a vario titolo interferiti dalle opere in esame), possono partecipare alla Conferenza di servizi al fine di apportare un contributo di migliore inserimento delle opere sul territorio, presentando osservazioni o ogni utile indicazione per una migliore definizione della progettazione esecutiva. I medesimi soggetti possono trasmettere le loro osservazioni, di carattere esclusivamente tecnico, direttamente alla Società Autostrade per l'Italia S.p.a., dandone nel contempo riscontro a questo Ministero.

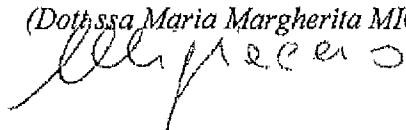
Si evidenzia l'assoluta necessità che le amministrazioni e gli enti interessati partecipino muniti di specifica **delega all'espressione del parere di competenza**, da far pervenire, **almeno tre giorni prima** della data fissata per la riunione, alla Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali - via P.E.C. dg_prog-div3@pec.mit.gov.it oppure tramite fax al n. 06/44292266, o via e-mail all'att.ne di annarita.baruzzi@mit.gov.it o mbeatrice.magliola@mit.gov.it - e a consegnarla in originale, il giorno della seduta.

Gli enti ed amministrazioni che abbiano già formalizzato, mediante specifico atto, il **proprio definitivo parere**, sul progetto di che trattasi, prima della data fissata per la Conferenza di servizi, e non ritengano necessaria la partecipazione alla conferenza stessa, possono inviare alla scrivente Direzione generale detto parere, possibilmente anticipato via fax, o via e-mail ai numeri sopracitati, almeno tre giorni prima della conferenza, o comunque in tempo utile affinché lo stesso possa essere acquisito agli atti dei lavori della riunione.

Alla Società proponente si chiede di verificare l'obbligo dell'applicazione del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.203 del 19 giugno 2015 (pubblicato sulla G.U. serie generale n.257 del 4 novembre 2015), dando comunicazione alla scrivente Direzione Generale, ed allegando il quadro economico relativo alle opere di che trattasi.

Copia della presente convocazione sarà pubblicata sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'indirizzo "<http://www.mit.gov.it/mit/site.php>".



IL DIRETTORE GENERALE
(*Dotessa Maria Margherita MIGLIACCIO*)




Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
 Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

CONFERENZA DI SERVIZI (Roma 28 gennaio 2016)

VERBALE

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

VISTO

- gli artt. 80, 81 e 83 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616;
- la legge 7 agosto 1990, n.241, e successive modificazioni ed integrazioni in materia di Conferenze di servizi;
- la legge n. 537/1993, recante disposizioni in materia di razionalizzazione delle procedure autorizzative delle opere di interesse statale di cui all'art. 81 del D.P.R. 616/77;
- il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 "Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere d'interesse statale" e successive modifiche ed integrazioni;
- l'art.52, comma 1, del D. Lgs 31 marzo 1998, n.112;
- il D.P.R. 6 giugno 2001, n.380 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art.7, comma 1, lettere a) e b);
- il T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art.10 per i vincoli derivanti da atti diversi dai P.R.G;
- il D.Lgs 22 gennaio 2004, n.42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio"
- il D.Lgs 3 aprile 2006, n.152 "Norme in materia ambientale" e successive modifiche ed integrazioni;
- il D.Lgs. 12 Aprile 2006 n.163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e successive modifiche ed integrazioni;
- il D.P.R. 5 ottobre 2010, n.207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n.163".
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n.72 dell'11 febbraio 2014, "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" pubblicato sulla G.U. della Repubblica italiana n. 105 dell'8 maggio 2014 che, nell'articolare, a livello centrale, l'espletamento dei compiti ad esso demandati individua, tra le altre, la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i

B
 OB



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

progetti internazionali competente nell'ambito degli adempimenti tecnici ed amministrativi relativi all'espletamento delle procedure di localizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale.

- il Decreto Ministeriale 4 agosto 2014, n.346, il quale, in attuazione del D.P.C.M. n. 72/2014 individua gli Uffici di livello dirigenziale non generale nei quali si articolano le Direzioni generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ne determina i relativi compiti;

PREMESSO

Che con nota n.19998 in data 27 ottobre 2015, la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. (ASPI), ha richiesto a questo Ministero l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per le opere in oggetto indicate, trasmettendo la relativa documentazione tecnico-amministrativa.

Che contestualmente la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha inviato copie conformi del suddetto progetto su supporto informatico (CD) a tutte le Amministrazioni in indirizzo.

Che con la stessa nota la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha precisato:

- che in data 19.10.2007 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture la documentazione del progetto ai fini della richiesta del parere di conformità urbanistica;
- che in data 11.12.2008, presso il Ministero delle Infrastrutture si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi del progetto in argomento. Con nota 398 del 23.2.2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato a tutti gli enti interessati il differimento della C.d.S. a data da destinarsi a causa di criticità derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessano gli imbocchi della galleria artificiale prevista in progetto. Il progetto trasmesso con la richiamata nota n.19998/2015 rappresenta la nuova soluzione progettuale sviluppata da Autostrade per l'Italia S.p.a. per risolvere le criticità a suo tempo evidenziate.

Che la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha precisato inoltre che, per le opere di cui sopra, la Provincia di Modena, Ufficio VIA, ha deliberato l'esclusione da ulteriore procedura in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, con prescrizioni, con delibera n.269 del 24.9.2013. Per quanto riguarda le procedure espropriative la comunicazione di avvio del procedimento, finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio è stata attivata con pubblicazione all'albo pretorio dei Comuni di Spilamberto, Castelnuovo Rangone e Modena, sul quotidiano "Il Resto del Carlino" edizione di Modena, sui siti informatici della Regione Emilia Romagna e di Autostrade per l'Italia S.p.a. a partire dal giorno 8 aprile 2015 e che successivamente sono pervenute alcune osservazioni.

Che questo Ministero con nota n.9657 in data 27 novembre 2015 ha convocato una Conferenza di Servizi in conformità a quanto disposto dall'art.14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dall' art. 3 del medesimo D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il giorno 28 gennaio 2016 alle ore 11.

Che con nota 867018 in data 10 dicembre 2015 la Regione Emilia Romagna ha chiesto

BY ABB R



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali*

all'Autorità di Bacino del fiume Po, agenzia interregionale per il fiume Po, e al servizio Tecnico Bacini degli affluenti del Po di esprimersi sul progetto in oggetto.

Che con nota 867059 in data 10 dicembre 2015 la Regione Emilia Romagna ha chiesto alle amministrazioni comunali e provinciali di esprimersi sul progetto.

Che con nota n.23329/EU in data 16 dicembre 2015 la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha comunicato che l'intervento non rientra nell'ambito di applicazione del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.203 del 19 giugno 2015 (pubblicato sulla G.U. serie generale n.257 del 4 novembre 2015).

Che con nota n.307 del 13 gennaio 2016 il Consorzio della Bonifica Burana ha evidenziato le intersezioni di carattere idraulico.

Che con nota n. DICEOR-BER0021 in data 13 gennaio 2016 la Snam Rete Gas ha segnalato la presenza di un metanodotto non indicato negli elaborati progettuali ed ha espresso parere negativo.

Che con nota n.155/33/CM del 19 gennaio 2016 l'Autorità di Bacino del fiume Po ha rappresentato di non essere stata convocata e ha richiamato la propria precedente comunicazione circa la competenza dell'Autorità idraulica.

Che con nota n.1017-2016/PGU del 19 gennaio 2016 il Comune di Castelnuovo Rangone ha espresso parere favorevole secondo quanto già deliberato dal Consiglio Comunale con delibere n.8/2008 e n.49/2008.

Che con nota n.566 in data 21 gennaio 2016 la Soprintendenza Archeologia dell'Emilia Romagna ha richiesto l'applicazione della prima fase della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Che con delibera n. 4 in data 21 gennaio 2016 il Consiglio Comunale di Modena ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Che con nota n.1006/2016 in data 22 gennaio 2016 l'ARPAE della Regione Emilia Romagna ha evidenziato che nel progetto definitivo esaminato, in particolare per quanto attiene gli impatti relativi alle componenti acque e rifiuti, nella fase di cantiere, non risultano essere presenti gli elementi integrativi che la stessa ARPAE aveva richiesto nel parere espresso nell'ambito del procedimento di verifica (screening). Richiama pertanto le considerazioni espresse in relazione alle fasi di cantiere e di esercizio.

Che con delibera n. 5 in data 25 gennaio 2016 il Consiglio Comunale di Spilamberto ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Che con nota n. CBO-0001849-P in data 26 gennaio 2016 l'ANAS S.p.a., Compartimento Viabilità Emilia Romagna, ha espresso per quanto di competenza il proprio parere favorevole.

Tutto ciò premesso, in data 28 gennaio 2016 sono convenuti alla Conferenza di servizi



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

presieduta dal Dott. Danilo Scerbo, Dirigente della DIV.III della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, coadiuvato dalla Dottoressa Anna Rita Baruzzi, dalla Sig.ra Maria Beatrice Magliola, con funzioni di Segreteria, i rappresentanti delle amministrazioni ed enti interessati sottoelencati:

per il MIBACT, Soprintendenza BAP Bologna: Francesco Eleuteri
per il MIT, Dir. Gen. Vigilanza sulle Concessioni autostradali: Francesca Fattorini
per ASPI: Stefano Storoni, Riccardo Marasca, Massimo Viani, Federica Ferrari
per il Comune di Spilamberto: Umberto Costantini, Andrea Simonini
per la Provincia di Modena: Luca Rossi
per la Regione Emilia Romagna: Alberto Leoni
per il Comune di Modena: Gabriele Giacobazzi, Valeriano Franchi, Marco Stancari
per Hera S.p.a.: Daniele Piana
per Terna S.p.a.: Sergio Tricoli, Daniele Corradini

Il Presidente evidenzia la regolare convocazione apre la riunione rammentando la disciplina della Conferenza di servizi, indetta ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 18 aprile 1994 n.383, avente come obiettivo l'approvazione da parte dei diversi soggetti istituzionali interessati, della localizzazione, sotto l'aspetto urbanistico dell'infrastruttura in questione.

Il Presidente, invita la Società proponente ad illustrare il progetto di che trattasi.

"L'intervento di prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena costituisce il naturale e logico complemento del sistema tangenziale cittadino proponendosi quale parziale attuazione delle previsioni da tempo inserite nel Piano Regolatore (che prevede appunto una viabilità di scorrimento con corsie separate a nord ed a sud dell'autostrada A1). Tale previsione risulta inoltre coerente con il quadro programmatico e di pianificazione trasportistica consolidato a livello provinciale nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

L'opera, pur nella sua configurazione parziale (sola carreggiata sud) risulta idonea a garantire il perseguimento di una serie di obiettivi di mobilità che ne sottolineano il peso strategico sia per il livello locale che per il più complesso ed articolato quadro trasportistico dell'alta pianura modenese.

In sintesi, tali obiettivi possono essere così individuati:

- *interconnessione diretta tra sistema tangenziale e casello Modena sud e, conseguentemente, tra i due caselli autostradali modenesi;*

- *completa esternalizzazione dalla zona urbana di significative percentuali dei flussi di attraversamento con particolare riferimento ai mezzi pesanti;*

- *alleggerimento di tratti e punti critici della viabilità locale*

storicamente presenti, quali i tratti viari funzionali a supportare i collegamenti tra l'area urbana modenese ed il casello di Modena sud quali la SS 623 del "Passo Brasa Vignolese" e la Via Gherbella. Tali tratti oltre ad essere caratterizzati da notevolissimi volumi di traffico, risultano connotati dalla presenza di vere e proprie "strozzature" che, come la "curva di S. Damaso" in



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

pieno centro abitato o l'intersezione con la Via Medicine per Spilamberto, costituiscono punti nevralgici ove vengono a formarsi code e rallentamenti, nonché problematici sotto il profilo della sicurezza stradale;

- *creazione di una "gronda" atta a drenare numerosi spostamenti provenienti dal quadrante nord orientale dell'alta pianura modenese secondo una pluralità di direttrici locali aumentando la permeabilità e la facilità di accesso alla rete viaria principale;*
- *contributo alla razionalizzazione e fluidificazione degli spostamenti evitando o riducendo code e rallentamenti con significativi miglioramenti in relazione all'inquinamento ambientale;*
- *qualificazione del servizio di supporto infrastrutturale offerto all'intera realtà produttiva modenese ed in particolare ad alcuni insediamenti produttivi di significative dimensioni direttamente collocati a ridosso dell'infrastruttura.*

Sotto il profilo dell'impatto territoriale, questo risulta decisamente contenuto in relazione all'opportunità di sfruttare per la quasi totalità del tracciato, la fascia territoriale direttamente contigua all'asse autostradale A1; ciò consente una diretta interconnessione con la rete locale esistente con semplici sistemazioni e limitate intersezioni a raso, sfruttando per lo scavalco autostradale i ponti esistenti.

Tale soluzione, minimizza l'impatto sul territorio, il consumo di suolo e consente sostanzialmente di lasciare inalterate le possibilità di conduzione agricola dei fondi esistenti; per le aree di pregio storico – architettonico ubicate in zona la soluzione sviluppata consente il rispetto di tali aree e al contempo garantisce la funzionalità ai collegamenti viari e ciclabili."

Prima dell'apertura del dibattito il Presidente comunica che sarà consegnato ai rappresentanti degli enti ed amministrazioni un "modulo-parere" - predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - su cui riportare l'espressione di parere di rispettiva competenza, se perfezionato, ovvero lo stato dell'iter istruttorio di competenza, allegando se necessario, eventuali atti formali o note di rilievo. Detto modulo dovrà essere riconsegnato al termine della seduta, debitamente compilato e sottoscritto da ognuno dei presenti e sarà allegato al presente verbale quale parte integrante e sostanziale.

Il Presidente, dà pertanto la parola ai rappresentanti degli enti ed amministrazioni, partecipanti alla Conferenza invitandoli ad esprimersi sul progetto in esame, mediante il modulo-parere, riportando la posizione dell'ente o amministrazione rappresentata.

Il Sindaco del Comune di Spilamberto consegna agli atti della Conferenza la Deliberazione di Consiglio Comunale n.5 del 25 gennaio 2016 ed esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

- che vengano poste in essere opere di mitigazione acustiche e ambientali/paesaggistiche sia nel Comune di Modena che nei siti del Comune di Spilamberto;
- che venga effettuata adeguata illuminazione nella rotatoria di Via Medicine, al termine di via Medicine con estensione fino al nucleo abitato della "Busa";
- che venga adeguata la sezione stradale di via Medicine dalla nuova rotatoria in direzione nord fino a via Fermi;
- che venga prestata particolare attenzione sia nella definizione degli espropri sia in corso di



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

realizzazione dell'opera alle aziende agricole impattate dalla nuova infrastruttura al fine di minimizzare i disagi arrecati;

- la possibilità di vagliare il progetto esecutivo per poter verificare l'ottemperanza alle prescrizioni espresse;
- la predisposizione di un tritubo per fibra ottica su tutto il tracciato dell'infrastruttura compreso il raccordo con via Medicine.

Il presidente dà lettura del contenuto delle delibere n. 8/2008 e n. 49/2008 del Comune di Castelnuovo Rangone e delle prescrizioni in esse contenute richiamando l'attenzione sul fatto che il medesimo Comune con la soprarichiamata nota n.1017-2016/PGU del 19 gennaio 2016 ha espresso il proprio parere favorevole confermandone il contenuto.

Il proponente evidenzia che rispetto al progetto su cui si è espresso il Comune di Castelnuovo Rangone nel 2008, nel progetto all'esame della odierna Conferenza sono presenti alcune modifiche, seppur di modesta entità. Inoltre, fa presente che anche se alcune prescrizioni sono state recepite, sarebbe opportuno che il Comune si esprimesse con apposito atto sul progetto in esame.

La Regione concorda sulla necessità che il Comune di Castelnuovo Rangone si esprima sul progetto oggetto della Conferenza di Servizi odierna.

Il rappresentante del Comune di Modena conferma il parere favorevole con indicazioni e prescrizioni contenuto nella delibera di Consiglio Comunale n.4 del 21 gennaio 2016. In particolare richiama la necessità di spostare il nuovo ramo di collegamento ai parcheggi della "Baia del Re" più a nord presso i parcheggi pubblici. Inoltre con riferimento all'attuale strada Paganine, il Comune prescrive di adottare una soluzione alternativa più ad ovest ritenuta migliorativa rispetto alla proposta. Richiama altresì le prescrizioni relative alle opere di mitigazione a verde.

Il rappresentante di Terna Rete Italia S.p.a. consegna il parere espresso con nota TRISPANE/P20160000432 nella quale vengono evidenziate alcune criticità ed incompatibilità con gli elettrodotti esistenti. Considerate le suddette criticità non è possibile rilasciare il nulla-osta alla realizzazione delle opere in oggetto. Inoltre richiama l'attenzione sul fatto che tutte le aree attraversate dagli elettrodotti sono soggette a servitù di elettrodotto. Tali servitù dovranno essere preservate nel caso di esproprio di dette aree. Rappresenta, infine, la disponibilità ad effettuare con ASPI tutti gli approfondimenti tecnici finalizzati ad una possibile risoluzione delle interferenze segnalate, nel rispetto delle normative di settore e di sicurezza relative alle linee elettriche gestite dalla Società.

Il rappresentante della Provincia di Modena esprime parere favorevole con prescrizioni come da nota n.3841 del 26 gennaio 2016 che consegna agli atti della Conferenza. In particolare evidenzia che l'intervento è conforme al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e che a far data dal 1.1.2016 la competenza in merito alle procedure di assoggettabilità alla VIA è stata attribuita all'ARPAE. A tal proposito consegna la nota n.3162 del 25.1.2016 con cui l'ARPAE, con riferimento alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni della DGP n. 269/2013, comunica che le prescrizioni impartite risultano ottemperate in sede di progettazione definitiva, tranne alcuni casi per i quali rimanda ad approfondimenti nella fase di progettazione esecutiva.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Il rappresentante della Hera S.p.a. consegna agli atti della conferenza la nota n.11639 del 27 gennaio 2016 e fa presente che sono state analizzate le interferenze tra l'opera in oggetto ed i sottoservizi gestiti dalla Società stessa, acqua, gas, fognatura, energia elettrica. Sono state inoltre individuate e quantificate nel costo le opere necessarie alla risoluzione delle interferenze. Di quanto sopra è stato informato il soggetto proponente con nota n.114715 del 6 ottobre 2015. Rende noto che sarà necessario verificare in sede di progetto esecutivo la correttezza delle opere a risoluzione delle interferenze individuate.

Il rappresentante della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio del MIBACT esprime parere negativo, ai sensi dell'art.25 del D.Lgs 42/04, a causa dell'attraversamento della Villa Lonardi a San Donnino, tutelata, ai sensi della parte II del D.Lgs 42/04, con DSR del 16.7.2004. L'intervento andrebbe a tagliare, con una riduzione non ammissibile nell'area tutelata, una porzione della villa nella parte sud-ovest e cioè "i prati a verde confinanti ad ovest e sud con la Strada Comunale delle Medicine", descritti nel decreto di tutela. Lo stesso rappresentante MIBACT comunica la disponibilità della Soprintendenza ad un incontro congiunto con ASPI per analizzare la problematica sopraevidenziata.

Il rappresentante della Direzione Generale Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali conferma il parere favorevole con prescrizioni rilasciato nell'ambito della validazione tecnica di cui alla nota n. 4289 del 15.05.2014. Conferma inoltre l'esclusione dal campo di applicazione del D.M.203/2015 sulla base di quanto stabilito dalla Convenzione vigente MIT/ASPI e riportato da ASPI con la nota 23329 del 16.12.2015. Fa presente che il progetto in esame non rientra nel suddetto D.M. poiché lo stesso DM è entrato in vigore successivamente all'attivazione della procedura di conformità urbanistica e alla validazione tecnica rilasciata dalla Direzione Generale Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali sul progetto definitivo. Concorda su un incontro congiunto tra ASPI e la Soprintendenza Beni Ambientali per addivenire ad una soluzione condivisa che minimizzi l'interessamento del vincolo di Villa Lonardi.

Con riferimento alla richiesta del Comune di Modena di avvalersi di ASPI/SPEA per lo studio e la progettazione della viabilità di collegamento tra la tangenziale sud e la Nuova Estense esprime parere sfavorevole rilevando che dette richieste non sono attinenti il progetto in esame né derivanti dall'esecuzione delle opere.

In relazione alla richiesta di ampliamento dell'esproprio frazionato indicato nel piano particellare rileva che occorrerà che ASPI valuti la necessità e l'eventuale fattibilità di acquisizione di tali aree, ad oggi escluse dall'esproprio, nel rispetto del T.U. espropri e del costo dell'intero intervento; a valle di detta disamina tale aspetto potrà essere valutato dal Concedente.

Il rappresentante della Regione Emilia Romagna evidenzia che allo stato attuale degli atti acquisiti nell'ambito dell'istruttoria regionale, per quanto di competenza non si ravvisano elementi ostativi. Tenuto conto tuttavia degli aspetti critici emersi nel corso della seduta di Conferenza odierna, ritiene di non poter esprimere una valutazione compiuta e si riserva di formulare le valutazioni regionali successivamente, alla luce degli approfondimenti progettuali necessari. Consegna agli atti della Conferenza la nota n.NP/2016/1179 del 27.1.2016 con cui il Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po esprime parere favorevole con prescrizioni.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

La Società Autostrade per l'Italia S.p.a. si impegna a valutare le prescrizioni emerse in Conferenza sotto il profilo della fattibilità tecnica, economica e di coerenza con le autorizzazioni ricevute e subordinatamente al benessere del concedente. In relazione alle criticità segnalate dalle Soprintendenze del MIBACT ed anche alle richieste di Terna conferma la disponibilità a prendere contatti per i necessari approfondimenti progettuali nei limiti del quadro economico attualmente previsto. Per quanto riguarda la prescrizione del Consorzio della Burana in merito alle modifiche allo scarico nei corsi d'acqua, segnala di non poterla accogliere per motivi tecnici e gestionali, oltre ai problemi derivanti dall'ulteriore occupazione di suolo per la realizzazione di una vasca aggiuntiva. Per quanto riguarda la richiesta di supporto progettuale per il nuovo collegamento tra la tangenziale sud e la Nuova Estense, ribadisce nel corso della odierna seduta come evidenziato dal concedente, che tale attività non è prevista nel progetto in argomento.

In conclusione, il Presidente, valutate le specifiche risultanze fino ad oggi emerse nella Conferenza di servizi e le posizioni degli enti ed amministrazioni interessate acquisite nel corso della procedura nonché quelle ancora da acquisire, constata l'impossibilità di assumere una determinazione conclusiva del procedimento nella seduta odierna e dispone, su accordo dei presenti, di aggiornare la Conferenza stessa ad una seconda seduta per il giorno 22 marzo 2016 alle ore 10,30 presso la stanza 6114 sesto piano del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Il presente verbale costituisce convocazione della medesima seduta.

Gli atti acquisiti dalla Conferenza, unitamente a quelli trasmessi anticipatamente a questo Ministero, sono consegnati in copia alla Società Autostrade per l'Italia S.p.a al fine di una dettagliata disamina e valutazione degli stessi.

Il presente verbale sarà pubblicato sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'indirizzo <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3826> e di ciò sarà data comunicazione a tutti gli enti ed amministrazioni interessate dal procedimento di che trattasi.

La seduta è tolta alle ore 13,30

Roma, 28 gennaio 2016

LA SEGRETERIA

(Dott.ssa Anna Rita BARUZZI)

Anna Rita Baruzzi

(Maria Beatrice Magliola)

Maria Beatrice Magliola

IL PRESIDENTE

(Dott. Danilo SCERBO)

Daniilo Scerbo



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli, Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... MIBACT - SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO.....

Sig. FRANCESCO EUBITERI..... delega n. 1632..... del 27/1/16.....

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (.....)
- CONTRARIO (CONTROARIO.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:
 (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

Si esprime il dissenso (ai sensi dell'art 25 del D. Lgs 27/04/14) e cause dell'attraversamento della ville Lomardi e San
Domenico tutelate ai sensi della Parte II del D. Lgs 42/04 con
ISR del 16/104 poiché andrebbe a tagliare con una riduzione
non ammissibile dell'area tutelata, ma porzione della ville
nelle parte sud-ovest e cioè "i prati a verde confinanti ad
Ovest e Sud con la Strada Comunale delle "Fediçie" descritti
nel Decreto di tutela

Firma

Francesco Eubiteri



Ministero delle infrastrutture
 DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
 Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali
 DIV.III

CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di

appartenenza.....REGIONE EMILIA ROMAGNA.....

Sig. ALBERTO LOZANI.....delega n.del.....

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (.....)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del

per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

(riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

INIZIA, FATTA SALVA LA COMPETENZA DELLA GIUNTA REGIONALE AD EMULARE L'ATTO DI
 INTERA, ALLA LUCE DEGLI ATTI ISTRUTTORI COMPIUTI, AD OGGI NON SI
 MANCANO DATI ESTATIVI, PER QUANTO SI COMPETENZA, IN
 MERITO AL PROGETTO IN CAUSA.
 TENUTO CONTO TOTALE DEGLI ASPETTI CATTICI EMERSI NEL
 CORSO DELLA PAUTA DI CONFERENZA ODIERNA, SI RITENE
 DI NON POTER ESPRIMERE UNA VALUTAZIONE COMPIUTA
 ALLO STATO ATTUALE DEGLI ATTI E CI SI RIFERISCE DI
 FONDOLARE LE VALUTAZIONI REGIONALI SUCCESSIVAMENTE,
 ALLA LUCE DEGLI AVANZAMENTI PROGETTUALI NECESSARI.

Firma



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... COMUNE DI MODENA

Sig. SABRIELE GIACOBAZZI.....delega n.del.....

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (FAVOREVOLE)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° ... 4 del ... 21/1/2015 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

- (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)
- CONFORME / DIFFORME (DIFFORME.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

.....
 Si CONFERMA LE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI
 CONTENUTE NELLA DELIBERA DI C. COM. N° 4 DEL 21/1/2015
 E DEI SUOI ALLEGATI -
 Si CONCORDA CON GLI ATTI DEL COMUNE DI SPILAMBERTO
 IN PARTICOLARE PER QUANTO ATTIENE IL POTENZIAMENTO
 DELLE OPERE DI MITIGAZIONE A VERDE NEI PRESSI
 DELL'ABITATO DELLA "BUSA"

Firma [Handwritten Signature]



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... PROVINCIA DI MODENA

Sig. ROSSI LUCAdelega n.del. 26/01/16

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

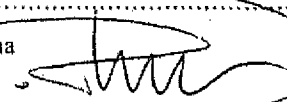
- FAVOREVOLE (..........) FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONE
 - CONTRARIO (.....) COME DA PARERE CHE SI ALLEGA
- PROT. 3481 DEL 26/01/16

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

- (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)
- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

.....PARERE PROT. 3481 DEL 26/01/16.....

Firma 



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... HEINA SPA.....

Sig. PIANA DANIELE.....delega n. 9854 del 25/01/2016

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (FAVOREVOLE)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° 11639... del 27/01/2016
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:
 (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

SONO STATE AMMESSATE LE INTERFERENZE TRA L'OPERA IN OGGETTO ED I SOTTOSERVIZI GESTITI DALLA SOCIETA' HEINA SPA, ACQUA, GAS, FOGNATURA, ENERGIA ELETTRICA.
LE OPERE NECESSARIE ALLA RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE SONO STATE INDIVIDUATE E QUANTIFICATE NEL COSTO, IN SEQUITO E' STATO INFORMATO IL SOGGETTO PROPOSTENTE CON LETTERA DEL 06/10/2015 PROT. 114715.
SARA' NECESSARIO VERIFICARE NEL PROCEDITO ESECUTIVO LA CONNETTEZZA DELLE OPERE A RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE INDIVIDUATE.....
SI CONSEGNA COPIA DELLA COMUNICAZIONE SOPRACITATA, CON DOCUMENTO DI ACCOMPAGNAMENTO N°11639 DEL 27/01/2016

Firma

Daniele Piana



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... **TERNA RETE ITALIA S.p.A.**

Sig. **TRICOLI SERGIO**delega n. **377** del **25/01/2016**

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (.....)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

- (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)
- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

.....
 PARERE ESPRESSO CON NOTA TRISPANE/P20160000432
 DEL 27/01/2016 CONSEGNATA AGLI ATTI DELLA CDS.
 VIENE PRECISATO IN AGGIUNTA CHE TUTTE LE AREE
 ATTRAVERSAE DAGLI ELETTRODOTTI SONO SOGGETTE A
 SERVITU' DI ELETTRODOTTO. TALI SERVITU' DURANNO ESSERE
 PRESERVATE NEL CASO DI ESPROPRIO DI DETTE AREE.

28/01/2016

Firma



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... COMUNE DI SPILALBERTO

Sig. ULIBERTO COSTANTINIdelega n.del.....

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (FAVOREVOLE CON PREFERENZE)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° DE 5 del 25/1/2016

per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

- (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)
- CONFORME / DIFFORME (DIFFORME)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

PRENDENDO ATTO DELLA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA STRADA CHE COSTA DI PROPRIETA' DI SOCIETA' ANONIME PER L'ITALIA (ECONOMICAMENTE GESTIONE) ESPRIMENDO PARERE FAVOREVOLE CON LE SEGUENTI PREFERENZE:

- OPERE DI MITIGAZIONE ACUSTICHE E AMBIENTALI / PAESAGGISTICHE SIA NEL COMUNE DI MODENA CHE NEI COMUNI SITI NEL COMUNE DI SPILALBERTO
- CHIEDENDO CHE VENGA EFFETTUATA ADEGUATA ILLUMINAZIONE NELLA PORTINOLA DI VIA MEDICINE, AL PERKINE DI VIA YUSCINE CON ESTENSIONE FINO AL NUCLEO ABITATO DELLA "BUJA"
- ADEGUAMENTO ALLA SEZIONE STRADALE DI VIA YUSCINE DALLA NUOVA ROTONDA IN DIREZIONE ~~SUD~~ NORD FINO A VIA FORTI.
- SI CHIEDE DI PRESTARE PARTICOLARE ATTENZIONE, SA NELLA AGENZIONE DEGLI STRADALI, SIA IN CORPO DI REALIZZAZIONE SIA OPERA ALLE AZIENDE AGRICOLE IMPATTATE DALLA NUOVA INFRASTRUTTURA AL FINE DI MINIMIZZARE I DISTURBI AMBIENTALI. Firma
- CHIEDENDO IL VAGLIO AL PROGETTO EFFETTIVO PER POTRE VERIFICARE L'OTTIMIZZAZIONE ALLE PREFERENZE ESPRESSE.
- PREDISPOSIZIONE DI UN TUBO FOR FORA OLTRE SU TUTTO IL TRACCIATO DELL'INFRASTRUTTURA COMPRESO IL RACCORDO CON VIA MEDICINE.



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 28 gennaio 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di AUTOSTRADE PER L'ITALIA
 appartenenza.....

Sig. STEFANO STORANI - RICCARDO TARASCA delega n. 1594 del 26.01.2016

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (.....)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del

per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

(riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

ASPI SI IMPEGNA A VALUTARE LE PRESCRIZIONI ESPRESSE IN CONFERENZA SOTTO IL PROFILO DELLA FATTIBILITA' TECNICA, ECONOMICA E DI COERENZA CON LE AUTORIZZAZIONI RICEVUTE, E SUBORDINATAMENTE AL BENESTARE DEL CONCEDENTE -
 IN RELAZIONE ALLE CRITICITA' SEGNALATE IN CONFERENZA NELLE SOTTINTENDENTE PRELIMINARE ED ARCHEOLOGICA DEL PLIBACT, ED ANCHE ALLE RICHIESTE DI TERNA, SI CONFERMA LA RESPONSABILITA' A PRENDERE AL PIU' PRESTO I CONTATTI PER I NECESSARI APPROFONDIMENTI PROGETTUALI ~~ALLI~~ NEI LIMITI DEL QUANTO ECONOMICAMENTE PREVISTI -
 PER QUANTO RIGUARDA LA PRESCRIZIONE DEL CONSORZIO DELLA BORGATA IN MERITO ALLE MODIFICHE ALLO SCARICO NEI CONSI D'ACQUA, ASPI SEGUEVA DI NON POTERLA ACCOGLIERE PER MOTIVI TECNICI E GESTIONALI, OLTRE AI PROBLEMI DERIVANTI DALL'ULTERIORE OCCUPAZIONE DEL SUOLO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA VASCA AGGIUNTIVA - PER QUANTO RIGUARDA LA RICHIESTA DI SUPPORTO PROGETTUALE PER IL NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA TANGENZIALE SUD E LA NUOVA ESTENSE, COME COMUNICATO DAL NOSTRO CONCEDENTE, SI RIBATTECE CHE TALE ATTIVITA' NON E' PREVISTA NEL PROGETTO IN ARGOMENTO -

Firma

Stefano Storani
Riccardo Tarasca



Bologna li

16 FEB 2016

AU.6

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ
CULTURALI E DEL TURISMO

*Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province
di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Via IV Novembre 5, 40123 Bologna
telefono 051-6451311 fax 051-6451380*

A Autostrade per l'Italia SpA
Condirezione generale Nuove Opere
Via Bergamini 50
ROMA
*autostradepertitalia@
pec.autostrade.it*

p.c. Al Comune di Modena
Via Scudari 20
MODENA
*comune.modena@
cert.comune.modena.it*

Al Ministero delle Infrastrutture e dei
trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture,
per i sistemi informativi e statistici
Direzione generale per lo sviluppo
del territorio, la programmazione ed
i progetti internazionali
c.a del Dott. Danilo Scerbo
dg.prog-div3@pec.mit.gov.it

prot. n. 2765

Class. 34.19.07/

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Attraversamento di Villa San Donnino Lonardi.

Conferenza dei servizi.

In seguito all'esito della seduta della Conferenza dei Servizi del 28 gennaio scorso ed alla luce dell'incontro informale svoltosi con Autostrade per l'Italia il 9 febbraio presso gli uffici della Soprintendenza, vista la criticità costituita dall'attraversamento della Villa San Donnino-Lonardi, tutelata con il provvedimento vigente sin dal 2004, si chiede se siano mai stati presi in considerazione tracciati alternativi, totalmente esterni alla villa medesima e quali siano stati eventualmente i motivi che hanno portato a scartare tali alternative. Nel rilevare infatti che nel corso della seduta del 28 gennaio altri enti hanno legittimamente avanzato a codesta Società richieste di varianti di tracciato su altri tratti dell'infrastruttura in progetto, la Soprintendenza richiede che vengano prospettate in tempi stretti altre proposte alternative, con il fine di salvaguardare integralmente il bene culturale.

IL SOPRINTENDENTE

(Dott. Giovanna Paolozzi Strozzi)

Il Responsabile del procedimento e dell'istruttoria:

Funzionario architetto Francesco Eleuteri

FE/

www.sbapbo.beniculturali.it PEC: mbac-sbap-bo@mailcert.beniculturali.it email: sbap-bo@beniculturali.it



ALL. 7

29 FEB 2016

*Ministero dei beni e delle attività culturali
e del turismo*

SEGRETERIATO REGIONALE PER L'EMILIA - ROMAGNA
Strada Maggiore, 80
40125 Bologna
Tel. 051.4298211 - Fax 051.4298277
Email: segreteria.beniculturali.it
Pec: mibac-segregionale@beniculturali.it

LA PRESENTE NOTA È BENI TRASMESSA SOLO A MEZZO
E-MAIL, AI SENSI DELL'ART. 47 D.L. N. 82/2005

Bologna,

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per lo sviluppo del
territorio, la programmazione ed i progetti
internazionali DIV.III*
[P.U.C.: Dgsvpt-dgsvpt.mit.gov.it](http://www.dgsvpt.mit.gov.it)

*Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio
Servizio III- Tutela del paesaggio*
e-mail: dg-ba@beniculturali.it
email: dg-ba@servizio3@beniculturali.it

e p.c.

*Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Bologna,
Modena, Reggio Emilia e Ferrara*
e-mail: siap-bola@beniculturali.it

*Soprintendenza per i Beni Archeologici
dell'Emilia Romagna*
e-mail: saer-er@beniculturali.it

*Autostrade per l'Italia S.p.a
Codirezione Generale Nuove Opere*
[P.U.C.: Autostradeperitalia.it](http://www.autostradeperitalia.it)

Class. 34.19.04/57.36 Prot. n. 2151 Allegati: 1 Rif. Prot. 1717 del 17.02.2016

OGGETTO: COMUNE DI MODENA_ AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI.
Prolungamento della corsia sud della tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo
svincolo sulla SS12 presso Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud_
Indicazioni procedurali_ parziale rettifica.

In riferimento all'intervento in oggetto, sentito per le vie brevi il funzionario di riferimento della Direzione Generale belle Arti e Paesaggio, con la presente si retribuiscono le indicazioni procedurali indicate con la nota Prot. 1717 del 17.02.2016 di questo Segretariato, come segue "saranno le Soprintendenze in indirizzo ad inviare direttamente le rispettive valutazioni al competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali."

IL SEGRETARIO REGIONALE
(dott.ssa Sabina Magrini)

Funzionario Architetto
Sandra Manara



ALL. 7

Sabina Magrini



AU.8

Comune di Modena

Assessorato ai Lavori Pubblici, Patrimonio, Infrastrutture e Reti
Mobilità, Sicurezza del Territorio

Modena, 7 marzo 2016

Prot. N. 33826

- Alla Soprintendenza belle arti e paesaggio
per le province di Bologna, Modena,
Reggio Emilia e Ferrara
Via IV Novembre 5
40123 Bologna
c.a. Dott. Giovanna Paolozzi Strozzi
mbac-sbeap-bo@mailcert.beniculturali.it
- p.c. A Autostrade per l'Italia SpA
Condirezione generale Nuove Opere
Via Bergamini 50
00159 Roma
autostradepertalia@pec.autostrade.it
- p.c. Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione generale per lo sviluppo del territorio,
la programmazione ed i progetti internazionali
c.a. Dott. Danilo Scerbo
dq.prog-div3@pec.mit.gov.it

OGGETTO : D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud. Attraversamento di Villa San Donnino Lonardi. Conferenza dei Servizi.

In relazione alla sua del 16/02/2016 acquisita agli atti del Comune di Modena il 03/03/2016 prot. 30930, siamo a riferire quanto di seguito.

Il tracciato del prolungamento della Tangenziale sud di Modena a collegare il casello autostradale di San Donnino è stato inserito nel Piano Regolatore Generale del Comune di Modena nel 1997, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 123 del 17/07/1997.

La Variante urbanistica non ha avuto osservazioni né rilievi particolari da parte della proprietà di villa Lonardi.

All'epoca il tracciato stradale suddiviso in corsie nord e sud, coassiali, era previsto in affiancamento stretto con il tracciato dell'Autostrada del sole; in particolare la corsia a sud era collocata tra l'edificio di villa Lonardi (originariamente villa San Donnino), già tutelata con il Decreto della Soprintendenza prot. n. 40010 del 30/08/1994, Decreto che individuava gli elementi da tutelare costituiti dalla villa e dal suo giardino storico, realizzati tra il 1905 ed il 1911.

Successivamente, all'inizio degli anni 2000, sono state avviate le prime verifiche di fattibilità della nuova complanare ed è stata accertata l'effettiva incompatibilità del nuovo tracciato con la villa Lonardi e soprattutto con la sua area di pertinenza tanto che, con Variante approvata dal Consiglio Comunale in data 22/12/2003, n. 93, detto tracciato è stato traslato a sud della villa, al di fuori degli elementi di tutela del Decreto del 1994.

Successivamente, con Decreto prot. n. 7509 del 19/07/2004 la Soprintendenza ha esteso il perimetro dell'area tutelata alle intere aree di proprietà Lonardi, acquisite dalla stessa solo a seguito della ricomposizione fondiaria che ha avuto luogo negli anni '60 con la realizzazione della Autostrada A1, inaugurata nel 1955; a tutt'oggi queste aree sono utilizzate a scopi agricoli come seminativi semplici o specializzati, secondo il disposto del PRG vigente.

Anche in occasione di questa variante urbanistica, adottata nell'aprile del 2003, non è giunto nella fase di pubblicità e osservazioni né in altra occasione alcun rilievo da parte della proprietà di villa Lonardi.

La progettazione urbanistica del tracciato stradale, come per tutto l'arco sud della Tangenziale di Modena, coassiale all'autostrada, ha utilizzato da subito come priorità il criterio del massimo affiancamento tra le infrastrutture, cercando di evitare la frammentazione poderal e la creazione di territorio rurale intercluso, ritenendo che il rispetto di questo criterio sia un valore assoluto per la tutela complessiva del paesaggio e dell'ambiente nonché per il contenimento dell'utilizzo del suolo.

Nel corso della complessa vicenda che ha visto negli anni 2004-2008 la progettazione della prima versione della nuova strada sono state esaminate, in fase preliminare, anche ulteriori alternative di tracciato per verificare la possibile minimizzazione degli impatti sull'insediamento lineare addossato alla Strada Medicine. Tali ipotesi di tracciato, tutte semplicemente ricostruibili planimetricamente, sono state scartate proprio perché in ogni caso intercludenti vaste porzioni di territorio rurale e interferenti in misura molto significativa con l'ambito del torrente Grizzaga, tutelato dal Piano Paesistico Regionale e dal Piano Territoriale Provinciale; in ogni caso nessuna delle possibili varianti è priva di pesanti interferenze con detto insediamento lineare della Strada Medicine.

La soluzione adottata fu quindi quella progettata e portata successivamente all'esame della Conferenza di Servizi indetta dal MIT il 11/12/2008, che prevedeva il passaggio in corrispondenza dell'area tutelata dal Decreto del 2004 di villa Lonardi, mediante la realizzazione di una galleria di lunghezza pari a circa 500 m ed interessante l'area tutelata per una lunghezza di oltre 150 m, con rimozione temporanea e successivo reimpianto di circa 15-20 essenze arboree presenti a delimitare il vialetto di accesso alla villa. Tale soluzione venne condivisa dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio così come riportato nella nota del 09/02/2006 prot. 870 ed acquisita agli atti del Comune di Modena il 13/02/2006 prot. 18832.

Il progetto non venne però approvato (ed il MIT differì la CdS a data da destinarsi) in quanto vennero rilevate criticità idrauliche derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessavano gli imbocchi della galleria artificiale sottopassante anche l'area tutelata di villa Lonardi.

L'attuale progetto proposto da Autostrade S.p.A., che ha già avuto una validazione ambientale in sede di procedura di VIA ed è ora al vaglio della CdS indetta dal MIT, si ispira ai criteri prima descritti, quindi alla necessità di ridurre quanto più possibile gli impatti diretti o indiretti sull'insediamento lineare di via Medicine cercando al contempo di contenere le interferenze con l'area tutelata di villa Lonardi.

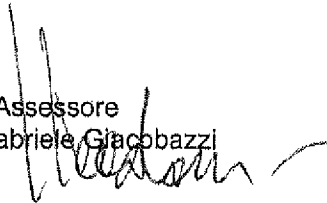
A seguito della seduta di CdS del 28 gennaio scorso, la Società Autostrade ha provveduto ad ulteriori approfondimenti ed affinamenti progettuali, ipotizzando una riduzione del 60% dell'area

tutelata interessata dalla nuova infrastruttura (da 2704 mq a 1074 mq), una possibile ulteriore traslazione dell'asse della strada verso sud consentirebbe, senza impattare direttamente altri edifici residenziali e/o con attività insediate, la riduzione ulteriore di detta area interessata a poco più di 300 mq.

In considerazione del fatto che l'area così interessata è già occupata parzialmente da un'altra infrastruttura (cabina elettrica) e che la modesta porzione di area è assolutamente irrilevante rispetto alla vasta area tutelata ed in particolare al nucleo della villa e del giardino storico, riteniamo che in questo modo si possa ritenere integralmente salvaguardato il bene tutelato, mantenendo il tracciato della nuova strada, con questi ulteriori miglioramenti e affinamenti, dove fin qui previsto. Questa soluzione inoltre è certamente la migliore per conseguire il minore impatto sul paesaggio agrario e la minore frammentazione ed interclusione di territorio rurale; ogni altro possibile tracciato dovrebbe "circumnavigare" molto più a sud l'intero insediamento di questo tratto di Strada Medicine, con importanti e negativi impatti sul territorio e una interferenza molto più significativa interferenza con l'ambito paesistico, tutelato, del Torrente Grizzaga.

Confidando che le considerazioni e valutazioni sopra riportate e le modifiche ed affinamenti del progetto prospettate siano sufficienti per la espressione di un parere positivo dal parte di questa Soprintendenza, l'occasione è gradita per porgere Cordiali Saluti.

L'Assessore
Gabriele Giacobazzi



Ns. Rif. protocollo ASPI/RM/2016/0005106/EU 08.03.2016

autostrade // per l'italia

Società per azioni

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.
Capitale Sociale € 022.027.000,00 interamente versato
Codice Fiscale e n. di Iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07816911000
C.C.I.A.A. ROMA n. 1937417 - P.IVA 07516911000 - Sede Legale: Via A. Bergamini, 50 - 00159 RomaLETTERE : VIA A. BERGAMINI, 50 - 00159 ROMA
TELEGR. : AUTOSTRADE ROMA
TELEX : AUTSPA H. 612235
TELEF. : 06.4363.1
TELEFAX : 06.4363.0090
E-MAIL : info@autostrade.it
WEBSITE : www.autostrade.it

NS. RIF. AD/CGNO/DINV/RNO/SS

ROMA

Al-9

VG. RIF.

[]

[]

Spett.le

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA'
CULTURALI E DEL TURISMO - *Soprintendenza
belle arti e paesaggio per le province di Bologna,
Modena, Reggio Emilia e Ferrara*

Via IV Novembre, 5

40123 - Bologna

mbac-sbeap-bo@mailcert.beniculturali.it

p.c. Al MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI - *Dipartimento per le Infrastrutture,
per i sistemi informativi e statistici Direzione
generale per lo sviluppo del territorio, la
programmazione ed i progetti internazionali
c.a. Dott. Danilo Scerbo
dg.prog-div3@pec.mit.gov.it*

Al Comune di Modena

Via Scudari, 20

MODENA

comune.modena@cert.comune.modena.it

Oggetto: D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Profungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud. Attraversamento di Villa San Donnino Lonardi. Conferenza dei servizi.

Con riferimento alla Vostra nota protocollo 2765 ricevuta in data 26 febbraio u.s. evidenziamo preliminarmente che il tracciato dell'intervento in oggetto è stato definito con gli Enti territoriali all'atto della sottoscrizione della Convenzione del febbraio 2002 con Regione Emilia Romagna, Anas, Provincia di Modena e Comuni.

La tangenziale di Modena prevista in Convenzione attraversava interamente le aree attualmente vincolate ; il suo tracciato è stato poi modificato in corrispondenza di tali aree fino a ottenere la soluzione oggetto della Conferenza di servizi dello scorso 28 gennaio, tracciato sostanzialmente esterna a villa Lonardi.

L'attuale progetto della tangenziale di Modena è stato condiviso con il territorio a seguito di un lunghissimo confronto durato più di dieci anni, di cui abbiamo un accurato "track record" scritto di tutte le riunioni e di tutte le problematiche sorte e superate di volta in volta che siamo disponibili a presentarvi qualora lo riteniate utile.

E' ovvio che lo studio di un nuovo tracciato in questa fase comporterebbe la non facile riattivazione di un confronto con tutti i soggetti territoriali coinvolti nella soluzione condivisa, con esiti e tempistiche difficilmente valutabili.

Corre l'obbligo di evidenziare inoltre che il progetto discusso nella conferenza del 28 gennaio u.s. era stato precedentemente sottomesso nel giugno 2013 all'attenzione di codesta Soprintendenza, la quale non aveva sollevato osservazioni [vedi nostro e mail datato 01-07-2013].

Precisiamo infine che le varianti richieste dal Comune di Modena nella conferenza di servizi, e richiamate nella Vostra nota, non riguardano il tracciato dell'asse principale della tangenziale di Modena ma semplicemente due viabilità secondarie esterne alla tangenziale e più precisamente una stradina di accesso a un area di parcheggio ed una viabilità secondaria di accesso ad una rotatoria.

Siamo a Vostra disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti e con l'occasione porgiamo.

Distinti saluti.

autostrade//per l'italia
Società per azioni
Il Responsabile del Procedimento
(S. Storoni)


Stefano Storoni



MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ
CULTURALI E DEL TURISMO
*Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province
di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Via IV Novembre 5, 40123 Bologna
telefono 051-6451311 fax 051-6451380*

Bologna li

21-3-2016

All. 10

A Autostrade per l'Italia SpA
Condirezione generale Nuove Opere
Via Bergamini 50
ROMA
*autostradeperlitalia@
pec.autostrade.it*

. All Assessore Gabriele Giacobazzi
Comune di Modena
Strada San Cataldo 120
MODENA
*comune.modena@
cert.comune.modena.it*

Al Ministero delle Infrastrutture e dei
trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture,
per i sistemi informativi e statistici
Direzione generale per lo sviluppo
del territorio, la programmazione ed
i progetti internazionali
c.a del Dott. Danilo Scerbo
dg.prog-div3@pec.mit.gov.it

prot. n. 5589

Class. 34.19.07/ 36.17

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383: Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.
Attraversamento di Villa San Donnino Lonardi.
Conferenza dei servizi.
Osservazioni

In seguito all'oggetto si risponde alle note pervenute dalla Società Autostrade per l'Italia l'8 marzo 2016 e dal Comune di Modena il 7 marzo 2016.

Società Autostrade per l'Italia

-Non corrisponde al vero che il tracciato esaminato nella Conferenza dei Servizi del 28 gennaio scorso sia "sostanzialmente esterno" alla Villa San Donnino Lonardi, in quanto ricade all'interno del perimetro tutelato di tale villa per 2704 mq (dato fornito dal Comune di Modena) e comporterebbe una modificazione definitiva del vincolo stesso.

-Il progetto in corso di valutazione è pervenuto formalmente in data 30/10/2011, in previsione della Conferenza dei Servizi del 28 gennaio 2016. Precedentemente non risultano richieste formali di Autostrade per l'Italia, né quindi risposte sul merito del progetto da parte della Soprintendenza. L'unico parere formale dall'Ufficio del 9/2/2006 espresso in via endoprocedimentale alla allora competente Direzione regione per i beni culturali e paesaggistici dell'Emilia-Romagna, si riferiva

alla soluzione con il passaggio interrato del tunnel, che non costituiva modificazione permanente del vincolo.

-La variante richiesta dal Comune di Modena nel corso della seduta del 28 gennaio scorso riguardava comunque un tratto del progetto in valutazione.

Comune di Modena

Si prende inoltre atto della ricostruzione fornita dall'Assessore Giacobazzi dell'iter amministrativo dell'intera vicenda. Si evidenzia che successivamente alla seduta del 28 gennaio alla Soprintendenza è stata illustrata una soluzione con una ridotta interferenza con la tutela pari a 1074 mq., ma non quella che si ipotizza nella nota stessa che porterebbe l'interferenza a 300 mq.

Si sottolinea poi che il giudizio sulla compatibilità delle opere rispetto al vincolo culturale di natura statale spetta unicamente alla Soprintendenza e le valutazioni in tal senso espresse peraltro in modo perentorio da un altro Ente, non appaiono adeguate al rispetto delle competenze di ciascuna Amministrazione.

L'interferenza con i valori paesistici espressi dal torrente Grizzana, tutelato ai sensi della Parte III del D.Lgs. 42/2004, di una nuova eventuale soluzione posta più a sud sarebbe da verificare in modo più attento, visto lo stato attuale della sua fascia destra in corrispondenza dell'abitato di Ca' Busa; il giudizio della Soprintendenza in merito sarebbe comunque vincolante ai sensi dell'art. 146 del medesimo D.Lgs.

E' del tutto evidente infine che la presenza del tracciato attualmente previsto e in discussione, seppur ridotto come sopra prospettato, costituirebbe un ulteriore impatto negativo sulla valorizzazione e sulla fruizione della villa, già ampiamente penalizzata dal tracciato della Autostrada A1 a nord, a pochi metri dell'edificio padronale, non trascurando sotto questo profilo l'interruzione della Strada Medicina in corrispondenza dell'accesso alla villa.

IL SOPRINTENDENTE

(Dott. Giovanna Paolozzi Strozzi)



Il Responsabile del procedimento e dell'istruttoria:

Funzionario architetto Francesco Eleuteri

FE/

www.sbapha.beniculturali.it P.C: mbac-sbcap-bis@maulceri.beniculturali.it email: sbap-bis@beniculturali.it



All. 11

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

CONFERENZA DI SERVIZI (Roma 22 marzo 2016)

VERBALE

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

VISTO

- gli artt. 80, 81 e 83 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616;
- la legge 7 agosto 1990, n.241, e successive modificazioni ed integrazioni in materia di Conferenze di servizi;
- la legge n. 537/1993, recante disposizioni in materia di razionalizzazione delle procedure autorizzative delle opere di interesse statale di cui all'art. 81 del D.P.R. 616/77;
- il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 "Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere d'interesse statale" e successive modifiche ed integrazioni;
- l'art.52, comma 1, del D. Lgs 31 marzo 1998, n.112;
- il D.P.R. 6 giugno 2001, n.380 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art.7, comma 1, lettere a) e b);
- il T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art.10 per i vincoli derivanti da atti diversi dai P.R.G;
- il D.Lgs 22 gennaio 2004, n.42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio"
- il D.Lgs 3 aprile 2006, n.152 "Norme in materia ambientale" e successive modifiche ed integrazioni;
- il D.Lgs. 12 aprile 2006 n.163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e

ADB



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

forniture" e successive modifiche ed integrazioni;

- il D.P.R. 5 ottobre 2010, n.207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n.163".
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n.72 dell'11 febbraio 2014, "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" pubblicato sulla G.U. della Repubblica italiana n. 105 dell'8 maggio 2014 che, nell'articolare, a livello centrale, l'espletamento dei compiti ad esso demandati individua, tra le altre, la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali competente nell'ambito degli adempimenti tecnici ed amministrativi relativi all'espletamento delle procedure di localizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale.
- il Decreto Ministeriale 4 agosto 2014, n.346, il quale, in attuazione del D.P.C.M. n. 72/2014 individua gli Uffici di livello dirigenziale non generale nei quali si articolano le Direzioni generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ne determina i relativi compiti;

PREMESSO

Che con nota n.19998 in data 27 ottobre 2015, la Società Autostrade per l'Italia S.p.a, ha richiesto a questo Ministero l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per le opere in oggetto indicate, trasmettendo la relativa documentazione tecnico-amministrativa.

Che contestualmente la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha inviato copie conformi del suddetto progetto su supporto informatico (CD) a tutte le Amministrazioni in indirizzo.

Che con la stessa nota la Società Autostrade per l'Italia S.p.a ha precisato che in data 19.10 2007 ha inviato al Ministero delle Infrastrutture la documentazione del progetto ai fini della richiesta del parere di conformità urbanistica. In data 11.12.2008, presso il Ministero delle Infrastrutture si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi del progetto in argomento. Con nota 398 del 23.2.2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato a tutti gli enti interessati il differimento della C.d.S. a data da destinarsi a causa di criticità derivanti dalla presenza di aree inondabili che interessano gli imbocchi della galleria artificiale prevista in progetto. Il progetto trasmesso con la medesima nota n.19998/2015 rappresenta la nuova soluzione progettuale sviluppata da Autostrade per l'Italia S.p.a. per risolvere le criticità a suo tempo evidenziate.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Che la Società Autostrade per l'Italia S.p.a ha precisato inoltre che, per le opere di cui sopra, la Provincia di Modena, Ufficio VIA ha deliberato l'esclusione da ulteriore procedura in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, con prescrizioni, con delibera n.269 del 24.9.2013. Per quanto riguarda le procedure espropriative la comunicazione di avvio del procedimento, finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio è stata attivata con pubblicazione all'albo pretorio dei Comuni di Spilamberto, Castelnuovo Rangone e Modena, sul quotidiano "Il Resto del Carlino" edizione di Modena, sui siti informatici della Regione Emilia Romagna e di Autostrade per l'Italia S.p.a. a partire dal giorno 8 aprile 2015 e che successivamente sono pervenute alcune osservazioni.

Che questo Ministero con nota n.9657 in data 27 novembre 2015 ha convocato una Conferenza di Servizi in conformità a quanto disposto dall'art.14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dall' art. 3 del medesimo D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il giorno 28 gennaio 2016 alle ore 11.

Che con nota n.23329/EU in data 16 dicembre 2015 la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha comunicato che l'intervento non rientra nel Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.203 del 19 giugno 2015 (pubblicato sulla G.U. serie generale n.257 del 4 novembre 2015).

Che con nota n.307 del 13 gennaio 2016 il Consorzio della Bonifica Burana ha evidenziato le intersezioni di carattere idraulico.

Che con nota n. DICEOR-BER0021 in data 13 gennaio 2016 la Snam Rete Gas ha segnalato la presenza di un metanodotto non indicato negli elaborati progettuali ed ha espresso parere negativo.

Che con nota n.566 in data 21 gennaio 2016 la Soprintendenza Archeologia dell'Emilia Romagna del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha richiesto l'applicazione della prima fase della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Che con delibera n. 4 in data 21 gennaio 2016 il Consiglio Comunale di Modena ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Che con nota n.1006/2016 in data 22 gennaio 2016 l'ARPA Emilia Romagna ha evidenziato che nel progetto definitivo presentato dalla società proponente non risultano gli elementi integrativi richiesti nell'ambito dello screening. Ha richiamato altresì le considerazioni espresse in relazione alle fasi di cantiere e di esercizio.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali*

Che con delibera n. 5 in data 25 gennaio 2016 il Consiglio Comunale di Spilamberto ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Che con nota n. CBO-0001849-P in data 26 gennaio 2016 l'ANAS S.p.a., Compartimento Viabilità Emilia Romagna, ha espresso per quanto di competenza il proprio parere favorevole.

Che in data 28 gennaio 2016 presso questo Ministero si è tenuta la prima seduta di Conferenza di servizi nel corso della quale, come risulta dal relativo verbale, sono stati acquisiti ulteriori atti e non sono emersi elementi ostativi al prosieguo della procedura. Tuttavia sono emerse alcune criticità per la risoluzione delle quali si è ritenuto di dover procedere ad approfondimenti e pertanto, su accordo dei presenti, il Presidente ha disposto di convocare una seconda seduta della Conferenza per il giorno 22 marzo 2016 alle ore 10,30 presso la stanza 6114 sesto piano del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Che con nota n.1390, in data 11 febbraio 2016, questo Ministero ha comunicato a tutti gli enti ed amministrazioni che il verbale della prima seduta della Conferenza di servizi è pubblicato, e consultabile sul sito internet istituzionale, richiamando altresì il fatto che il medesimo verbale costituisce anche convocazione per la seconda seduta;

Che con nota n.2765 del 16 febbraio 2016 la Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con riferimento all'interessamento di Villa San Donnino Lonardi, ha chiesto se siano state valutate soluzioni alternative totalmente esterne alla Villa e quali siano stati eventualmente i motivi che hanno portato a scartare tali alternative. Ha richiesto inoltre che vengano prospettate altre proposte con il fine di salvaguardare integralmente il bene culturale.

Che con nota n.2032 del 25 febbraio 2016 la Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha comunicato che non avrebbe partecipato alla seduta del 22 marzo, non essendo ancora state effettuate le indagini preliminari richieste con propria nota n. 566 del 21 gennaio 2016.

Che con nota n. 2151 del 29 febbraio 2016 il Segretariato Regionale per l'Emilia Romagna del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha rettificato la propria precedente nota n. 1717 del 17 febbraio 2016 comunicando che *"saranno le Soprintendenze in indirizzo ad inviare direttamente le rispettive valutazioni al precedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"*.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Che con nota n. M_DE24363REG 2016 0012102 del 17 febbraio 2016 il Ministero della Difesa Comando Trasporti e Materiali – Ufficio Movimenti e Trasporti ha sciolto la precedente riserva (M_DE24363 REG 2016 0005429 del 26 gennaio 2016) ed ha espresso parere favorevole.

Che con nota n. 33826 del 7 marzo 2016 il Comune di Modena ha riscontrato la nota del 16 febbraio 2016 della Soprintendenza belle arti e paesaggio richiamando il fatto che le ipotesi di tracciato dell'intervento proposto sono state nel tempo rivedute proprio in considerazione del vincolo e che in particolare con DCC n 93/2003 era stata approvata una variante che poneva il tracciato al di fuori degli elementi di tutela del Decreto n. 40010/1994. Ha evidenziato che successivamente con Decreto n. 7509/2004 tale vincolo è stato esteso e che la progettazione dell'intervento ha preso in esame molte alternative con l'obiettivo di minimizzare gli impatti; ha richiamato il fatto che la medesima Soprintendenza si era espressa favorevolmente al progetto proposto in Conferenza di Servizi nel 2008, progetto che non è stato approvato per la presenza di criticità idrauliche. Ha evidenziato che l'attuale proposta contempera le varie esigenze e minimizza l'interessamento della Villa.

Che con nota n. 5106 dell'8 marzo 2016 Autostrade per l'Italia con riferimento alla criticità relativa all'interessamento di Villa San Donnino Lonardi ha richiamato l'iter di definizione del tracciato proposto e di condivisione del medesimo con il territorio evidenziando che lo stesso progetto era stato sottomesso all'attenzione della Soprintendenza nel giugno 2013 e che la medesima Soprintendenza non aveva sollevato osservazioni.

Che con Delibera di Consiglio Comunale n. 11 del 14 marzo 2016 il Comune di Castelnuovo Rangone ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Che con nota n. 21584 del 18 marzo 2016 il Dipartimento di Sanità Pubblica - Servizio Igiene pubblica del Servizio Sanitario Regionale Emilia Romagna AUSL Modena ha espresso la propria valutazione positiva al progetto.

Che con nota n.5589 del 21 marzo 2016, di cui il Presidente dà lettura integrale, la Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con riferimento alla criticità relativa all'interessamento di Villa San Donnino Lonardi ha riscontrato la nota n. 5106 dell'8 marzo 2016 Autostrade per l'Italia e la nota n. 33826 del 7 marzo 2016 del Comune di Modena.

Tutto ciò premesso, in data 22 marzo 2016 sono convenuti alla Conferenza di servizi presieduta dal Dott. Danilo Scerbo, Dirigente della DIV.III della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Ministero delle



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

infrastrutture e dei trasporti, coadiuvato dalla Dottoressa Anna Rita Baruzzi, dalla Sig.ra Maria Beatrice Magliola, con funzioni di Segreteria, i rappresentanti delle amministrazioni ed enti interessati sottoelencati:

per il MIBACT, Soprintendenza BAP Bologna: Francesco Eleuteri
per il MIT, Dir. Gen. Vigilanza sulle Concessioni autostradali: Francesca Fattorini
per la Regione Emilia Romagna: Alberto Leoni
per la Provincia di Modena: Gabriele Giacobazzi
per il Comune di Spilamberto: Umberto Costantini, Andrea Simonini
per il Comune di Modena: Gabriele Giacobazzi, Valeriano Franchi
per ASPI: Stefano Storoni, Riccardo Marasca, Massimo Viani, Federica Ferrari

Il Presidente evidenzia la regolare convocazione, apre la riunione rammentando la disciplina della Conferenza di servizi, indetta ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 18 aprile 1994 n.383, avente come obiettivo l'approvazione da parte dei diversi soggetti istituzionali interessati, della localizzazione, sotto l'aspetto urbanistico dell'infrastruttura in questione. Comunica che sarà consegnato ai rappresentanti degli enti ed amministrazioni un "modulo-parere" - predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - su cui riportare l'espressione di parere di rispettiva competenza, se perfezionato, ovvero lo stato dell'iter istruttorio di competenza, allegando inoltre se necessario, eventuali atti formali o note di rilievo. Detto modulo dovrà essere riconsegnato al termine dei lavori, debitamente compilato e sottoscritto da ognuno dei presenti, e sarà allegato al presente verbale quale parte integrante e sostanziale.

Il Presidente, invita la Società proponente ad illustrare le attività svolte per la risoluzione delle criticità emerse nel corso della prima seduta.

Autostrade per l'Italia descrive gli approfondimenti effettuati in relazione alle seguenti problematiche:

- interessamento di Villa San Donnino Lonardi: in data 9 febbraio 2016 ha presentato alla Soprintendenza belle arti e paesaggio una soluzione alternativa che riduce del 60% circa l'interessamento dell'area vincolata riducendolo dagli originari 2704 m² a 1074 m² "pari al 2,2% dell'area vincolata e ad una distanza di circa 150 metri dall'edificio tutelato." Tale soluzione, con i relativi elaborati progettuali, viene presentata al tavolo dell'odierna CdS.
- Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna MIBACT: contattata la Soprintendenza, ASPI si sta attivando per l'esecuzione dei sondaggi che richiedono un'occupazione temporanea.
- Comune di Modena - Variante di Paganine: Aspi ha analizzato la soluzione richiesta dal Comune di Modena ed ha comunicato che a causa della presenza dei tralicci di TERNA, elaborerà una soluzione più ad ovest, esterna alla fascia di rispetto della linea TERNA.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

- Comune di Modena - Accesso alla Baia del Re: è stato recepito lo spostamento a nord dell'ingresso al parcheggio della *Baia del Re* come richiesto dal Comune.
- SNAM Rete Gas: a seguito del sopralluogo congiunto con i tecnici della SNAM è stata verificata la possibilità di spostare il tracciato del ramo 4 al di fuori della fascia di rispetto del metanodotto.
- TERNA: in data 15 febbraio 2016 si è svolto un incontro tra i tecnici di ASPI e di TERNA dal quale è emerso che il tracciato di progetto può essere confermato salvo lo spostamento della vasca nello svincolo di Bellaria. Dovranno inoltre essere spostati i sostegni dal 56 al 59 della linea n. 963 - 15 KV e i sostegni 5 e 6 della linea 600 - 132 KV mentre, con la soluzione che sarà elaborata per la variante di Paganine sopra descritta, si renderà non più necessario lo spostamento del sostegno 7. Con riferimento alla linea n. 300/320 - 380 KV, a seguito di approfondimenti e considerata la tipologia della linea ed i vincoli al contorno, ASPI comunica che TERNA ritiene percorribile il mantenimento della attuale linea e dei relativi sostegni.

Con riferimento alla richiesta di TERNA di spostare i propri impianti, ASPI precisa che gli impianti TERNA si trovano all'interno della fascia autostradale e che l'infrastruttura oggetto dell'odierna conferenza di servizi trova disciplina nella convenzione sottoscritta nell'ambito dei lavori di ampliamento a 4 corsie della A1 tra Modena e Bologna del 2 febbraio 2002; conferma che gli spostamenti richiesti potranno essere gestiti in conformità alla vigente convenzione dell'8 agosto 2000 tra ASPI e TERNA, ed il codice della strada anche in considerazione delle tempistiche di realizzazione degli impianti TERNA e delle infrastrutture autostradali ASPI.

Il rappresentante della Soprintendenza belle arti e paesaggio del MIBACT conferma il permanere del parere negativo anche sulla soluzione "riduttiva" presentata rispetto all'interferenza dell'opera con la Villa San Donnino Lonardi, oggetto di esame dell'odierna CdS, in quanto l'impatto delle opere sul vincolo, sia in termini di superficie che di opere in elevato, è incompatibile con il vincolo medesimo, dal momento tra l'altro che il tracciato del rilevato stradale permanerebbe nella stessa posizione del progetto valutato in precedenza.

La Società Autostrade fa presente che un'ulteriore significativa riduzione dell'interessamento dell'area vincolata impatterebbe sull'abitato della Busa e risulterebbe pertanto non realizzabile. Anche l'aggiramento a sud del suddetto abitato non è risultato percorribile, come peraltro confermato dal Comune di Modena con nota n. 33826 del 7 marzo 2016.

Il rappresentante del Comune di Modena con riferimento alla variante di Paganine concorda con la proposta di ASPI, evidenziando che lo scostamento da quanto proposto dal medesimo Comune è di minima entità.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali*

Il Sindaco del Comune di Spilamberto chiede, qualora dovesse essere confermato da parte del Segretariato Regionale del MIBACT il parere negativo, di valutare la possibilità di approvare ed eseguire la parte di progetto relativa alla rotatoria di Cantone di Mugnano e quella di via Vignolese all'imbocco del casello autostradale di Modena Sud; con specifico riferimento a quest'ultima, evidenzia la contiguità all'autostrada e l'importanza dell'opera per risolvere i problemi relativi alla sicurezza ed al traffico derivanti dall'attuale situazione presente all'uscita/entrata dal casello in concomitanza di via Vignolese. Evidenzia che comunque si tratta di un'opera indispensabile per i successivi stralci del progetto.

Il rappresentante della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del MIT conferma il parere favorevole all'intervento già espresso nell'ambito della validazione tecnica emessa con nota n. 4289 del 15.5.2015 e confermata nella prima seduta della Conferenza di servizi. Ribadisce che la nuova soluzione proposta dalla Concessionaria relativamente alla riduzione del vincolo di Villa Lonardi risulta l'unica percorribile sia per la minor occupazione di aree, per il minor impatto sul paesaggio sia dal punto di vista del costo dell'intervento nel rispetto degli obblighi convenzionali.

Con riferimento alla richiesta del Comune di Spilamberto di scorporare dall'intero intervento le due rotatorie a inizio e fine dello stesso, fa presente che detta soluzione non risulta accettabile sia in quanto non garantisce la funzionalità tecnico-transportistica dell'intervento sia in quanto contraria alla Convenzione in essere sottoscritta tra ASPI, ANAS, Regione e Comuni, che ha per oggetto l'esecuzione dell'opera nella sua interezza. Al riguardo si esprime, quindi, parere contrario.

Il rappresentante della Regione Emilia Romagna prende atto degli approfondimenti progettuali svolti dalla società proponente e degli ulteriori pareri pervenuti con particolare riferimento alla delibera del Comune di Castelnuovo Rangone. Chiede che tutti gli elaborati integrativi o modificativi siano forniti a tutte le amministrazioni partecipanti. Conferma che allo stato attuale, per quanto di competenza, non ravvisa motivi ostativi in merito alla realizzazione dell'opera. Tuttavia, tenuto conto degli aspetti critici emersi nella seduta odierna di conferenza, fa presente che la Regione si riserva di formulare un parere compiuto successivamente, alla luce in particolare delle eventuali nuove soluzioni proposte e del parere del MIBACT, fatta salva comunque la competenza della Giunta Regionale ad esprimere l'intesa con proprio atto deliberativo.

In conclusione, il Presidente, valutate le specifiche risultanze fino ad oggi emerse nella Conferenza di servizi e le posizioni degli enti ed amministrazioni interessate acquisite nel corso della procedura nonché quelle ancora da acquisire, constata l'impossibilità di assumere una determinazione conclusiva del procedimento nella seduta odierna. Fa presente in primo luogo che la Società Autostrade per l'Italia dovrà provvedere alla redazione ed alla trasmissione a tutti i



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

soggetti interessati degli elaborati progettuali sostitutivi e/o integrativi in conformità a quanto emerso e condiviso a seguito degli approfondimenti condotti successivamente alla prima seduta della CdS nonché nella seduta odierna. Per il completamento dell'istruttoria dovrà essere comunque acquisito il parere della Regione Emilia Romagna ed il parere del Segretariato Regionale Emilia Romagna del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo che rappresenta il parere definitivo ed esaustivo dello stesso Ministero.

In proposito, evidenzia che qualora il Segretariato Regionale del MIBACT dovesse confermare il parere negativo della Soprintendenza belle arti e paesaggio, non risultando allo stato attuale alternative rispetto a quanto proposto nella seduta odierna dalla Concessionaria circa l'attraversamento di Villa San Donnino Lonardi, la Conferenza di Servizi non potrà assumere una determinazione positiva di conclusione del procedimento, ai fini dell'Intesa Stato - Regione Emilia Romagna ai sensi del D.P.R. 383/94. In tal caso, considerato che tale parere è reso da un'amministrazione dello Stato preposta alla tutela paesaggistico-territoriale e del patrimonio storico-artistico, questo Ministero attiverà la proposta di remissione al Consiglio dei Ministri, per la definizione dell'intera procedura, in ottemperanza a quanto stabilito dal quarto comma dell'art.81 del D.P.R. 616/77, così come previsto dall'art. 3 comma 4 del D.P.R. 383/94 e di ciò sarà data comunicazione a tutti i soggetti interessati.

Il Presidente comunica che, nel caso in cui prima di tale attivazione emergessero ulteriori proposte progettuali, la Conferenza di Servizi sarà aggiornata al fine di esaminarle.

Gli atti acquisiti dalla Conferenza, unitamente a quelli trasmessi anticipatamente a questo Ministero, sono consegnati in copia alla Società Autostrade per l'Italia S.p.a al fine di una dettagliata disamina e valutazione degli stessi.

Il presente verbale sarà pubblicato sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'indirizzo <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3826> e di ciò sarà data comunicazione a tutti gli enti ed amministrazioni interessate dal procedimento di che trattasi.

La seduta è tolta alle ore

Roma, 22 marzo 2016

LA SEGRETERIA

(Dott.ssa Anna Rita Baruzzi)

(Maria Beatrice Magliola)

IL PRESIDENTE

(Dott. Danilo Scerbo)



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 22 marzo 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... COMUNE DI SPILAMBATO

Sig. LIBERTO COSTANTINI SINDACOdelega n.del.....

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (.....)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:
 (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

NEL CASO DOVE SI ESPRIME CONFERENZA DA PARTE DEL REGOLAMENTO REGIONALE DEL PIEMONTE SI CHIEDE DI VALUTARE LA POSSIBILITA' DI APPROVALE ED SEGNALARE LA PARTE DI PROGETTO RIFERITA ALLA ROTATORIA DI CANTONE DI MUGNANO E QUELLA SU VIA VIGNOLESE ALL'INCROCIO DEL CASELLO AUTOSTRADALE DI MODENA SUD. ALCHEA A QUEST'ULTIMA ESPONDO CONGIUGA ALL'AUTOSTRADA E QUINDI AVERENDO CONGIUGAZIONE DI MANUTENZIONE ED SEGNALANDO QUESTA UN'OPERA NECESSARIA PER RISOLVERE I PROBLEMI DI TRAFFICO E ADUCCO ARRIVANDO DALL'ATRIALE SULLA ZONA PRESENTI ALL'USCITA/ ENTRATA DAL CASELLO IN CONCOMITANZA DI VIA VIGNOLESE, E' INDESPENSABILE PER I SUCCESSIVI FASCI DEL PROGETTO.

Firma

⊗
 IL PARERE
 NEGATIVO



Ministero delle infrastrutture
 DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
 Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali
 DIV.III

CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 22 marzo 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... MIBACT - SOFFINTENDENZA SBEAP BOLOGNA

Sig. FRANCESCO ELEUTERI.....delega n. 5085 del 15/3/2016

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (.....)
- CONTRARIO (CONTRARIO...)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

- (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)
- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

.....
 Permangono il parere negativo anche sulla soluzione "riduttiva" presentata
 rispetto all'interferenza dell'opera con la Villa San Donnino-Lonardi,
 in quanto l'impatto delle opere sul vincolo, sia in termini di
 superficie che di opere in elevato, è incompatibile con il
 vincolo medesimo.

Firma

Luca Cusi



CONFERENZA DI SERVIZI
 (Roma 22 marzo 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada AI Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di

appartenenza.....MIT - DGVCA.....

Sig.....FRANCESCA FATTORINI.....delega n.del.....

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (favorevole ...)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del

per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

(riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

Si conferma il parere favorevole all'intervento già espresso nell'ambito della Valutazione Tecnica emessa con nota prot. 4289 del 15/5/2014 e ribadite nella 19 seduta della CdS del 28/1/2015.

Si ribadisce che la soluzione proposta dalla Consorzio ^{per il merito della} produzione dell'occupazione dell'vincolo di Villa Lomati risulta l'unica percorribile ^{in termini} di minor occupazione di aree, di minor impatto sul paesaggio e di costo dell'intervento.

Con riferimento alla richiesta del Comune di Spilamberto di occupare dall'intervento le due rotatorie a inizio e fine dello svincolo, si chiarisce che detta soluzione non risulta accettabile ^{neppure} sia dal punto di vista Tecnico-Traffortistico ma nel rispetto della Convenzione sottoscritta tra ASPI, ANAS, Regione e Comuni che prevede l'intervento nel suo complesso. Si esprime a riguardo parere contrario.

Firma

Francesca Fattorini



CONFERENZA DI SERVIZI
(Roma 22 marzo 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di appartenenza..... REGIONE EMILIA - ROMAGNA.....

Sig. ALBERTO LEONI.....delega n. 11.....del 25/01/2016

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (...../.....)
- CONTRARIO (...../.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

- (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)
- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

SI PRONDE ATTO DEGLI APTI/PROFONDIMENTI PROGETTUALI SUOCC
 DALLA ACCETTA' PROPOSTA E DEGLI ULTERIORI PAUCCI
 PERVENUTI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA DELIBERA
 DEL CONSIGLIO COMUNALE AL CASO MODO REGIONE
 SI CONFERMA CHE TUTTI GLI ELABORATI INTEGRATIVI / MODIFICATIVI
 HANNO FORNITO A TUTTE LE AMMINISTRAZIONI PARTECIPANTI
 SI CONFIRMA CHE PER QUANTO DI COMPETENZA, NELLO STATO
 ATTUALE NON SI RAVVISCANO MOTIVI OSTATIVI IN MERITO ALLA
 REALIZZAZIONE DELL'OPERA - TENUTO CONTO DEGLI
 ASPETTI CRITICI EMERSI NELLA SEDUTA ORDINARIA DI COMPLEANZA
 CI SI RISERVA ^{IN TUTTA} LA FORMULAZIONE DI PARERE LOBBIATO
 PREGIUDICATA FATA PALLA COMOVUTA LA COMUNITA' REGIONALE
 DELLA GIUNTA REGIONALE AD
 ESPRIMERE L'ATTO DI INTESA CON PROPRIO ATTO DELIBERATIVO.

Firma

ALLA LOCE, IN PARTICOLARE, DOLLE EVENTUALI NUOVE
 SOLUZIONI PROPOSTE RE DEL PARERE DEL
 MINISTERO DDBB BT .CC. AA.

Alberto Leoni



CONFERENZA DI SERVIZI
 (Roma 22 marzo 2016)

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383. Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud.

Amministrazione di AUTO STRADE PER L'ITALIA
 appartenenza.....

Sig. STEFANO STOROLI - RICCARDO FRASCIA delega n. del.....

Parere (riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata) :

- FAVOREVOLE (FAVOREVOLE)
- CONTRARIO (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro) n° del
 per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:
 (riscrivere l'espressione a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

CON RIFERIMENTO ALLA PRECEDENTE CONFERENZA DI SERVIZI DELLO SCORSO 28-01-2016 SONO STATI SVOLTI I SEGUENTI APPROFONDIMENTI:
1) SORINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO
 IN DATA 9 FEBBRAIO 2016 ASP1 HA PRESENTATO ALLA SORINTENDENZA UNA SOLUZIONE ALTERNATIVA CHE RIDUCE DEL 60% CIRCA L'INTERESSAMENTO DELL'AREA VINCOLATA RIDUCENDOLO DAGLI ~~2704~~ ORIGINARI 2704 M² A 1074 M² PARI AL 22% DELL'AREA VINCOLATA E A UNA DISTANZA DI CIRCA 150 METRI DALL'EDIFICIO TUTELO. UNA ULTERIORE RIDUZIONE SIGNIFICATIVA DELL'INTERESSAMENTO DELL'AREA VINCOLATA IMPATTEREBBE SULL'ABITATO DELLA BOSA E RISULTEREBBE PERTANTO NON REALIZZABILE. ANCHE L'ACQUISTO A SUD DEL SOTTOBITTO ABITATO NON E' RISULTATO PERCORRIBILE IN FUNZIONE DELLE POSIZIONI DEL COMUNE DI FLORENZA -
 CONTINUA DIETRO

Firma Stefano Storoli
Storoli

ASPI HA ANALIZZATO LA SOLUZIONE RICHIESTA DAL COMUNE DI FLORENZA - A CAUSA DELLA PRESENZA DEI TRACCI DI TERNA, ASPI ELABORERÀ UNA SOLUZIONE PIÙ A OVEST, ESTERNA ALLA FASCIA DI RISPETTO DELLA LINEA TERNA.

3] - COMUNE DI FLORENZA - ACCESSO ALLA BARRA DEL RE

È STATO RECEPITO LO SPOSTAMENTO A NORD DELL'INGRESSO AL PARCHEGGIO DELLA BARRA DEL RE COME RICHIESTO DAL COMUNE DI FLORENZA -

4] - SANITÀ RETE GAS

A REQUISITO DEL SOPRALUOGO CONGIUNTO CON I TECNICI DELLA SANITÀ È STATA VERIFICATA LA POSSIBILITÀ DI SPOSTARE IL TRACCIATO NEL RALTO 4 AL DI FUORI NELLA FASCIA DI RISPETTO DEL METABOTTO

5] - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA

ASPI HA AVUTO I NECESSARI CONTATTI CON LA SOPRINTENDENZA E SI STA ATTUANDO PER L'ESECUZIONE DEI SONDAZZI -

6] - TERNA

IN DATA 15 FEBBRAIO 2016 SI È SVOLTO UN INCONTRO TRA I TECNICI DI ASPI E DI TERNA DAL QUALE È EMERSO CHE IL TRACCIATO DI PROGETTO PUÒ ESSERE CONFERMATO SALVO LO SPOSTAMENTO DELLA VASCA NELLO SVINCOLO DI BELLERIA -

DOVRANNO INOLTRE ESSERE SPOSTATI I SOSTEGNI DAL 56 AL 59 DELLA LINEA N. 963 - 15KV E I SOSTEGNI 5 E 6 DELLA LINEA N. 175 - 132KV. QUANTO PRECEDENTEMENTE INDICATO AL PUNTO 2 RENDE INOLTRE NON PIÙ NECESSARIO LO SPOSTAMENTO DEL SOSTEGNO 7 -

INOLTRE, CON RIFERIMENTO ALLA LINEA N. 300/320 - 380KV, A SEGUITO DI APPROFONDIMENTI E IN CONSIDERAZIONE DELLA TIPOLOGIA DELLA LINEA ED I VINCOLI AL CONSORZIO, TERNA RITIENE FAVOREVILE IL RAUVENTAMENTO DELL'ATTUALE LINEA E DEI RELATIVI SOSTEGNI - CON RIFERIMENTO ALLA RICHIESTA DI TERNA DI SPOSTARE I PROPRI IMPIANTI SI PRECISA CHE GLI IMPIANTI TERNA SI TROVANO ALL'INTERNO DELLA FASCIA DI RISPETTO AUTOSTRADALE E CHE L'INFRASTRUTTURA OGGETTO DELL'ODIERNA CONFERENZA DI SERVIZI TROVA DISCIPLINA NELLA CONVENZIONE SOTTOSCRITTA NELL'AMBITO DEI LAVORI DI AMPLIAMENTO A 4 CORRELLI DELLA A1 TRA FLORENZA E BOLOGNA DEL 2 FEBBRAIO 2002, E SI CONFERTA CHE GLI SPOSTAMENTI RICHIESTI POTRANNO ESSERE GESTITI IN CONFORMITÀ ALLA VIGENTE CONVENZIONE DELL'8 AGOSTO 2000 TRA ASPI E TERNA ED AL CORICE DELLA STRADA, ANCHE IN CONSIDERAZIONE DELLE TEMPISTICHE DI REALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI TERNA E DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI ASPI -

SI ALLEGANO ELABORATI GRAFICI RELATIVI AL PUNTO 1 E CIOÈ
- IPOTESI DI RIDUZIONE DELL'OCCUPAZIONE STRADALE IN AREE PERTINENTI A DI VILLA
CONTRASTI 03 FEB 2016
- IPOTESI MODIFICA PROGETTUALE - TAV. 3 DI 3 - PLANIMETRIA - FEB. 2016

AU. 12

autostrade // per l'italia

Società per azioni

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.
 Capitale Sociale € 622.027.000,00 interamente versato
 Codice Fiscale e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07516911000
 C.C.I.A.A. ROMA n. 1037417 - P.IVA 07516911000 - Sede Legale: Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma

LETTERE VIA A. BERGAMINI, 50 - 00159 ROMA
 TELEGR. AUTOSTRADALE ROMA
 TELEX AUTOSPA N. 612235
 TELEF. 06.4363.1
 TELEFAX 06.4363.4315
 EMAIL info@autostrade.it
 WEBSITE www.autostrade.it

NS. RIF. CGNO/DIRO/ECP/RZ

ASPI/RM/27.06.16/0013192/EU



e, p.c.

Spett.le
 Ministero dello Sviluppo Economico
 Dipartimento per l'Energia e per le
 risorse minerarie ed energetiche
 Via Zamboni 1
 40125 BOLOGNA
unmig.bologna@mise.gov.it

Spett.le
 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Dipartimento per le Infrastrutture,
 i Sistemi Informativi e Statistici
 Direzione Generale per la Vigilanza
 sulle Concessionarie Autostradali
 Via Nomentana, 2
 00161 ROMA
svca@pec.mit.gov.it

Spett.le
 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Dipartimento per le Infrastrutture,
 i Sistemi Informativi e Statistici
 Direzione Generale per la Vigilanza
 sulle Concessionarie Autostradali
 Ufficio Territoriale di Bologna
 Viale Masini, 8
 40126 BOLOGNA
svca@pec.mit.gov.it

Spett.le
 Ministero dei BB. ed Attività Culturali
 Segretariato Regionale del Ministero dei
 Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
 per l'Emilia-Romagna
 Strada Maggiore, 80
 40125 BOLOGNA
mbac-sr-ero@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Direzione Generale per lo sviluppo del territorio,
 la programmazione ed i progetti internazionali
 Via Nomentana, 2
 00161 ROMA

Spett.le
 Soprintendenza Belle arti e Paesaggio per le
 province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e
 Ferrara
 Via 4 Novembre, 5
 40125 BOLOGNA
mbac-sbeap-bo@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
 Soprintendenza Archeologica per l'Emilia
 Romagna
 Via delle Belle Arti, 52
 40126 BOLOGNA
mbac-sar-ero@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
 Ministero della Difesa
 Comando Logistico dell'Esercito
 Stato Maggiore - Ufficio Movimenti e Trasporti
 V.le Castro Pretorio, 123
 00185 ROMA
comlog@postacert.difesa.it

Spett.le
 Ministero della Difesa
 Comando Militare Esercito "Emilia Romagna" -
 Ufficio Personale, Logistico e Servizi Militari.
 Sezione Logistica Poligoni e Servizi Militari
 Via Urbana, 8
 40123 BOLOGNA
cdo_rfc_emilia_rom@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Forze di Difesa
Interregionale Nord
Via Cristoforo Moro, 7
35141 PADOVA
comfodinord@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Aeronautica Militare
Reparto Territorio e Patrimonio
Ufficio Servitù Militari
Piazza Novelli, 1
20129 MILANO
aeroregione1@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Marittimo Nord
Ufficio Demanio
Viale Amendola, 1
19122 LA SPEZIA (SP)
marina.nord@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
Comando Logistico Nord
Caserma Salomone
Piazza Prato della Valle, 68
35123 PADOVA
comlog_nord@postacert.difesa.it

Spett.le
Ministero della Difesa
6° Reparto Infrastrutture
Sezione Demanio
Via S. Margherita, 21
40123 BOLOGNA
infrastrutture_bologna@postacert.difesa.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Direzione generale Reti infrastrutturali,
logistica e sistemi di mobilità
Viale Aldo Moro, 30
40127 BOLOGNA
dgmobilitaetrasporti@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Direzione generale Programmazione territoriale e
negoziata, intese. Relazioni europee e relazioni
internazionali
Viale Aldo Moro, 52
40127 BOLOGNA
Dpa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Direzione Generale Ambiente e Difesa del
Suolo e della Costa
Via della Fiera, 8
40127 BOLOGNA
dgambsegr@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Provincia di Modena
Area Territorio e supporto tecnico ai Comuni
Viale Jacopo Barozzi, 340
41124 MODENA
provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

Spett.le
Comune di Modena
Via Scudari, 20
41121 MODENA
comune.modena@cert.comune.modena.it

Spett.le
Comune di Castelnuovo Rangone
Via Roma, 1
41051 CASTELNUOVO RANGONE (MO)
comune.castelnuovo@cert.unione.terredicastelli.mo.it

Spett.le
Comune di Spilamberto
P.zza Caduti della Libertà, 3
41057 SPILAMBERTO (MO)
comune.spilamberto@cert.unione.terredicastelli.mo.it

Spett.le
ARPA
Sezione Provinciale di Modena
Via Fontanelli, 23
40121 MODENA
dirgen@cert.arpa.emr.it

Spett.le
ANAS
Compartimento della Viabilità per l'Emilia
Romagna
Viale Masini, 8
40126 BOLOGNA
anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

Spett.le
Consorzio di Bonifica Burana
C.so Vittorio Emanuele, 107
41121 MODENA
segreteria@pec.consorzioburana.it

Spett.le
USL – Dipartimento Sanità Pubblica
Via Martiniana, 21
41126 BAGGIOVARA (MO)

Spett.le
Hera S.p.A.
Via C. Razzaboni, 80
41122 MODENA

Spett.le
HERA S.p.A.
Via Carlo Berti Pichat 2/4
40127 BOLOGNA

Spett.le
TERNA RETE ITALIA S.p.A.
Via dei Della Robbia 41/5R
50132 FIRENZE

Spett.le
SNAM - RETE GAS S.p.A.
Distretto Centro Orientale
Via M.E. Lepido, 203/15
40132 BOLOGNA

Spett.le
TELECOM ITALIA
Via Albani,3
40129 BOLOGNA

Spett.le
TELECOM ITALIA SpA
Via Fusco,34
41122 MODENA

OGGETTO: Autostrada A1 Milano – Napoli
Prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto
compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano ed il
casello autostradale di Modena Sud
PROGETTO DEFINITIVO
Richiesta parere conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e s.m.
e dell'art. 37 L.R. Emilia Romagna n. 20/2000


In data 22.03.2016 si è svolta la seconda seduta della Conferenza di Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In tale data è stata presentata una nuova soluzione per il superamento del parere negativo del Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

Pertanto, Autostrade per l'Italia – Concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in virtù della convenzione del 12.10.2007 e successivo atto aggiuntivo – trasmette a codesto spettabile Ministero n. 1 copia degli elaborati su supporto informatico del progetto in argomento aggiornato, per l'esame e l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e s.m. e dell'art. 37 L.R. Emilia Romagna n. 20/2000.

Contestualmente all'invio del progetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si provvede ad inviare copie conformi del suddetto progetto, su supporto informatico, a tutte le Amministrazioni in indirizzo.

In attesa di Vs. comunicazioni in merito, Vogliate gradire distinti saluti.



autostrade//per l'italia
Società per azioni
CONDIREZIONE GENERALE NUOVE OPERE
Il Direttore Generale
(Roberto Tomasi)

Allegati: n.1 CD contenente copia del progetto aggiornato

AM. 13



Bologna, 08-3-2016

Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di
Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

Al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture,
per i sistemi informativi e statistici
Direzione generale per lo sviluppo
del territorio, la programmazione
ed i progetti internazionali
ROMA
dg.prog-div3@pec.mit.gov.it

Prot. N.
Class. 34.09.07/11

4228

13 126

Pos. Archivio
Allegati: /

Rif. al foglio n. 13192 del 27/06/2016
(ns. prot. 12715 del 04/07/2016)

OGGETTO : Autostrada A1 Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della Tangenziale Sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano e il casello autostradale di Modena Sud. Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone, Spilamberto. Procedimento di conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/1994.

Con riferimento all'oggetto ed all'esito della Conferenza dei Servizi del 22 marzo 2016 nella quale è stata esaminata una soluzione progettuale che prevede una riduzione dell'intervento all'interno dell'area tutelata della Villa San Donnino-Lonardi rispetto al progetto precedentemente esaminato nella seduta del 28 gennaio 2016.

Visti gli elaborati pervenuti da ASPI il 28 giugno 2016 ed assunti al prot. 12715 del 04/07/2016 della ex Soprintendenza Sbeap di Bologna che illustrano tale nuova soluzione.

Considerato che, ai sensi del D.M 43 del 23/01/2016 di riorganizzazione del MIBACT la Soprintendenza è titolata ad esprimere il parere definitivo, il medesimo viene articolato come di seguito.

Parte II del D.Lgs. 42/2004 - Beni culturali

Per quanto attiene all'autorizzazione ex art. 21 comma 4 del D.Lgs 42/2004 delle opere ricadenti all'interno dell'area tutelata della Villa San Donnino-Lonardi, si conferma il **parere negativo** espresso nella seduta del 22 marzo 2016 e riportato nel relativo Verbale; infatti la riduzione della superficie dell'intervento sull'area tutelata da 2704 mq a 1074 mq, è ottenuta unicamente con l'eliminazione della scarpata a sostegno della strada di progetto, mantenendo inalterata la posizione della medesima, con l'aggiunta di un muro a retta in c.a. che necessiterebbe comunque di altre opere di mitigazione e quindi di ulteriore superficie da occupare all'interno dell'area tutelata.

Sugli aspetti archeologici si rimanda al contenuto delle note prot. 566 del 21/01/2016, prot.2031 del 25/02/2016 e prot. 4112 del 14/04/2016 della ex Soprintendenza Archeologia dell'Emilia Romagna.

Parte III del D.Lgs. 42/2004 - Beni paesaggistici

Per quanto riguarda il procedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146, per gli interventi ricadenti nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua Grizzaga, Tegagna, Tiepido, Nizzola, si conferma il parere favorevole ex art. 146 comma 7-8 già espresso nella seduta del 28/01/2016.

DIORINONE

IL SOPRINTENDENTE
Dott. Luigi Malnati

Il Responsabile dell'istruttoria e del procedimento
Arch. Francesco Eleuteri
FE/

GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno mercoledì 09 del mese di novembre
dell' anno 2016 si è riunita nella residenza di via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Gualmini Elisabetta	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Caselli Simona	Assessore
5) Corsini Andrea	Assessore
6) Costi Palma	Assessore
7) Donini Raffaele	Assessore
8) Gazzolo Paola	Assessore
9) Mezzetti Massimo	Assessore
10) Petitti Emma	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore Costi Palma

Oggetto: ART. 3, COMMA 4 DEL D.P.R. 18 APRILE 1994, N. 383.
AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI. PROLUNGAMENTO DELLA CORSIA SUD DELLA TANGENZIALE
SUD DI MODENA NEL TRATTO COMPRESO TRA LO SVINCOLO SULLA S.S. 12 PRESSO IL CANTONE
DI MUGNANO ED IL CASELLO AUTOSTRADALE DI MODENA SUD. COMUNI DI MODENA,
CASTELNUOVO RANGONE (MO) E SPILAMBERTO (MO).
ESPRESSIONE DI PARERE

Cod.documento GPG/2016/2012

Num. Reg. Proposta: GPG/2016/2012

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Visti:

- la legge 17 agosto 1942, n. 1150 e successive modificazioni;
- il D.P.R. 15 gennaio 1972, n. 8;
- il D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni;
- il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e successive modificazioni;
- la legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e successive modificazioni;
- la delibera di Giunta regionale del 4 luglio 2000, n.1100;
- il D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e successive modificazioni;
- la legge regionale 19 dicembre 2002, n. 37 e successive modificazioni;
- il D.LGS. 18 aprile 2016, n. 50;

Preso atto che:

Con nota prot. 9657 del 27 novembre 2015, assunta al prot. n. PG.2015.852929 del 30/11/2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha convocato per il 28 gennaio 2016 la Conferenza di servizi per l'accertamento di

conformità urbanistica del progetto denominato "Autostrada Al Milano-Napoli. Prolungamento della corsia sud della tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 presso il Cantone di Mugnano ed il casello autostradale di Modena Sud" ricadente nel territorio dei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone (MO) e Spilamberto (MO), trasmesso dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.a. (A.S.P.I.) con nota prot. n. ASPI\RM\19998\EU del 27/10/2015, ai sensi e per gli effetti dell' Art. 81 del DPR 24 luglio 1977 n 616 e s. m. come modificato dal DPR 18 Aprile 1994 n. 383.

In merito a detto progetto, con delibera n. 269 del 24/09/2013, la Provincia di Modena, a seguito della procedura di verifica (screening) ambientale compiuta, aveva in precedenza decretato l'esclusione delle opere dall'ulteriore procedura di V.I.A., con prescrizioni.

Con la nota citata la Società proponente Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI) ha fornito anche copia degli esiti degli adempimenti di pubblicità e comunicazione svolti ai sensi delle norme vigenti in materia di espropri (D.P.R. n. 327/2001 e L.R. n. 37/2002), comprendenti le osservazioni pervenute e le relative proposte di controdeduzioni.

Dato atto che, con parere NP/2016/0020648 del 27/10/2016, il Servizio Giuridico del territorio, disciplina dell'edilizia, sicurezza e legalità, a seguito dell'istruttoria svolta ha formulato le osservazioni che di seguito si riportano:

"... Il progetto definitivo in esame, più dettagliatamente descritto negli elaborati progettuali conservati agli atti del Servizio Giuridico del territorio, Disciplina dell'edilizia, Sicurezza e legalità, riguarda il completamento del sistema tangenziale di Modena, attraverso la realizzazione del prolungamento della corsia sud quale bretella di collegamento tra la Tangenziale Sud e il casello autostradale Al Modena Sud. Il tracciato proposto infatti è compreso tra lo svincolo sulla S.S. 12 ed il casello autostradale e si sviluppa prevalentemente in rilevato in adiacenza all'autostrada Al, prevedendo la realizzazione di uno svincolo sulla S.C. Bellaria e sulla S.S. 623 "Vignolese". Il progetto comprende inoltre la realizzazione di opere di intersezione con la viabilità comunale, in particolare con la S.C. Baccelliera e la S.C. S.Lorenzo, nonché manufatti di attraversamento di corsi d'acqua, sottovia, opere d'arte minori e impianti, interventi di mitigazione ambientale;

Con nota in data 26/01/2016, prot. n. 3481, assunta al protocollo regionale in pari data al n. PG/2016/39472, la Provincia di Modena in merito all'accertamento di compatibilità con le previsioni del proprio PTCP vigente, ha attestato che il progetto è conforme al PTCP ed ha espresso parere favorevole in ordine alle conseguenti varianti

urbanistiche, ai fini della VAS/VALSAT, a condizione che siano rispettate le prescrizioni di screening ambientale; in merito all'ottemperanza a queste ultime, ha segnalato che la relativa competenza è stata trasferita all'Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna (ARPAE) di cui condivide e fa proprio il parere n. 3162/2016 del 25/01/2016;

Con nota assunta al protocollo regionale in data 26/01/2016 al n. PG/2016/40063 il Comune di Modena ha trasmesso la delibera di C.C. n. 4 del 21/01/16, con la quale il Consiglio comunale, accertata la non conformità urbanistica dell'opera, ha espresso parere favorevole con prescrizioni da ottemperare nella fase di progettazione esecutiva.

Con nota assunta al protocollo regionale in data 27/01/2016 al n. PG.2016.44907 il Comune di Spilamberto (MO) ha trasmesso la delibera n. 5 del 25/01/2016, con la quale il Consiglio comunale, accertata la non conformità dell'opera, ha espresso parere favorevole con prescrizioni da ottemperare nella fase di progettazione esecutiva.

Con nota assunta al protocollo regionale in data 30/03/2016 al n. PG.2016.220105 il MIT ha trasmesso la delibera n. 11 del 14/03/2016 del Comune di Castelnuovo Rangone (MO) con la quale il Consiglio comunale ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Con parere n. 3162/2016 del 25/01/2016 l'Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna (ARPAE) ha attestato che in generale il progetto ottempera alle prescrizioni di screening rinviandone alcune al progetto esecutivo; per questi casi e in particolare per quanto riguarda le prescrizioni nn. 18, 40 e 41, esse vengono quindi ribadite e dovranno essere ottemperate in fase di progettazione esecutiva; per quanto attiene lo spostamento del tracciato di via Paganine proposto dal Comune di Modena, l'ARPAE ritiene che lo stesso non rilevi ai fini dello screening.

Con nota prot. n. 155 del 19/01/2016, assunta al protocollo regionale in data 20/01/2016 al n. PG.2016.25308 l'Autorità di Bacino del fiume Po ha confermato il parere n. 634 del 02/04/08, rilasciato su una versione precedente del progetto, comunicando la necessità che sia eseguita la verifica di compatibilità idraulica ai sensi degli artt. 19 e 38 delle norme del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) e segnalando che la competenza in merito è dell'Autorità Idraulica e comunicando inoltre che la verifica di cui all'art. 38 del PAI deve tenere conto anche del PGRA adottato con delibera n. 4/2015.

L'autorità idraulica, Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po, con la nota n. NP.2016.1179 del 27/01/16, ha espresso parere favorevole alle interferenze con i torrenti

Grizzaga, Tegagna, Tiepido e Nizzola dettando prescrizioni per tutti gli attraversamenti e in particolare per il Diversivo Martignana e richiedendo infine che il progetto esecutivo sia poi fornito al Servizio Tecnico di Bacino per le necessarie verifiche.

Il Servizio regionale Parchi e Risorse forestali, con parere n. NP.2016.818 del 22/01/16, ha attestato che gli interventi sono esterni alla Rete Natura 2000 e non si prevede incidenza negativa.

Il Servizio regionale Viabilità, Navigazione interna e Portualità commerciale, con parere n. NP/2016/1066 del 27/01/2016, ha attestato la conformità del progetto alle previsioni del Piano Regionale Integrato dei Trasporti vigente.

In merito agli adempimenti di pubblicità e comunicazione prescritti dalle norme vigenti in materia di espropri l'istruttoria ha evidenziato che le osservazioni delle ditte espropriande sono state debitamente esaminate e controdedotte dalla Società Autostrade e che i Comuni interessati ne hanno tenuto conto nei propri atti deliberativi.

Riguardo alla presenza di vincoli di tutela, dagli atti istruttori compiuti si ricava che le aree su cui insiste l'opera in progetto non sono assoggettate a vincolo idrogeologico, né ad usi civici, mentre risultano sottoposte in parte a vincolo di tutela paesaggistica, ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i..

Per quanto riguarda il rischio sismico i Comuni interessati dal progetto in esame sono classificati in "zona 3" nell'allegato "B" alla delibera di Giunta Regionale n. 1677 del 24 ottobre 2005.

Come risulta dal verbale della prima seduta di conferenza, in tale sede la Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT) ha espresso sul progetto parere negativo a causa dell'interferenza del tracciato con il sedime del bene denominato "Villa Lonardi" a San Donnino, tutelato ai sensi della Parte II del D.Lgs. n. 42/2004, con D.S.R. del 16/07/2004.

Nella stessa occasione la Società Terna Rete Italia S.p.A. ha segnalato l'impossibilità di rilasciare il proprio nulla-osta ai lavori a causa di criticità e incompatibilità con alcuni elettrodotti esistenti ed inoltre sono state richieste dalle Amministrazioni partecipanti alcune prescrizioni e richieste di soluzioni migliorative.

Per tali motivi, verificata la necessità di approfondimenti progettuali e tecnici, la Conferenza di Servizi è stata rinviata ad una seconda seduta, convocata dal

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. n. 1390 dell'11/02/2016, in data 22 marzo 2016.

Nell'ambito della seconda seduta di conferenza la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha reso noto di avere svolto approfondimenti tecnici e progettuali in relazione alle osservazioni e prescrizioni espresse dagli Enti nel corso della precedente seduta e in particolare ha illustrato una possibile soluzione alternativa di tracciato in corrispondenza della Villa Lonardi, atta a ridurre l'interferenza con il bene tutelato.

Anche su questa soluzione alternativa la Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio del MIBACT ha tuttavia dichiarato il permanere del parere negativo già espresso, ritenendola insufficiente ad evitare l'impatto delle opere sull'immobile sottoposto a tutela.

A seguito di tale circostanza la Conferenza ha constatato l'impossibilità di assumere una determinazione conclusiva del procedimento, rimanendo in attesa di conoscere il parere definitivo del competente Segretariato regionale Emilia-Romagna del MIBACT.

Con nota prot. n. 9294 del 13/10/2016 registrata al PG.2016.665493 in data 14/10/2016, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha quindi informato che il MIBACT - Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, con lettera n. 4228 dell'8/9/2016, ha ulteriormente confermato il parere negativo espresso nel corso della Conferenza di Servizi.

Con la stessa nota il MIT ha quindi dato atto dell'impossibilità in tal caso di assumere una determinazione positiva di conclusione del procedimento ai fini dell'intesa Stato-Regione, nonché della conseguente necessità di rimettere la questione al Consiglio dei Ministri, in applicazione di quanto disposto dal quarto comma dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/77, ai sensi dell'art. 3 comma 4 del D.P.R. n. 383/1994 e s.m.i. e a tal fine ha richiesto a questa Regione di formalizzare il proprio parere in merito al progetto.

Sulla scorta dei pareri e delle valutazioni sopra elencati, nonché di quanto emerso e valutato nel corso dei lavori della Conferenza di Servizi - preso atto del parere negativo del MIBACT determinato dall'interferenza dell'opera con il bene vincolato Villa Lonardi e fatte salve le verifiche e valutazioni che saranno condotte nella sede appropriata circa l'eventuale possibilità che la suddetta causa di inammissibilità possa essere risolta positivamente - per quanto di competenza, sotto il profilo della compatibilità del progetto con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, non si rilevano da parte di questa Regione altri

motivi ostativi e, tenuto anche conto del parere favorevole della Provincia e dei Comuni interessati, si propone pertanto che si possa esprimere un parere favorevole in merito all'opera in oggetto, alle seguenti ulteriori condizioni:

- che nelle fasi successive di progettazione, realizzazione ed esercizio delle opere siano ottemperate tutte le condizioni e prescrizioni imposte dal provvedimento provinciale di verifica di assoggettabilità (screening) ambientale;
- che, per quanto non già recepito nel progetto aggiornato, siano rispettate le prescrizioni dettate dalla Provincia di Modena e dai Comuni interessati nei propri atti citati in premessa;
- che siano osservate le condizioni e prescrizioni dettate dall'Autorità di Bacino del fiume Po più sopra richiamate, nonché quelle contenute nel citato parere del Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po, integrando il progetto esecutivo da sottoporre all'autorità idraulica con quanto indicato dall'Autorità di Bacino;
- che siano acquisite le necessarie autorizzazioni paesaggistiche per le parti dell'opera che interferiscono con aree sottoposte a tutela ai sensi della Parte III del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i.;
- Il progetto esecutivo dovrà essere redatto in conformità alle specifiche norme tecniche per le costruzioni in zona sismica e in ogni caso i lavori non potranno essere iniziati fino a quando, ai sensi dell'art. 10 della LR n. 19/2008, non sia stata rilasciata l'autorizzazione sismica o effettuato il deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture, ove ricorrano i casi previsti rispettivamente dagli articoli 11 e 13 della medesima legge regionale.”.

Considerato che, per il rilevato contrasto delle opere con gli strumenti urbanistici dei Comuni interessati - ai sensi dell'art. 37, primo comma, della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e della deliberazione di Giunta regionale n. 1100 del 4 luglio 2000 - compete a questa Giunta esprimere o negare l'assenso all'intesa per la localizzazione delle opere in parola;

Considerato altresì che, come richiesto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la nota prot. n. 9294 del 13/10/2016, nel caso di specie, stante il parere negativo espresso dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, non risulta possibile assumere una determinazione positiva di conclusione del procedimento e il progetto deve essere rimesso al Consiglio dei Ministri, in applicazione di quanto disposto dal quarto

comma dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/77, ai sensi dell'art. 3 comma 4 del D.P.R. n. 383/1994 e s.m.i. e che a tal fine occorre formalizzare il parere regionale in merito.

Ritenuto:

- che le opere sopra illustrate - da eseguirsi nel territorio dei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone (MO) e Spilamberto (MO) - non siano pienamente conformi agli strumenti urbanistici dei Comuni interessati, ma compatibili con gli strumenti regionali di programmazione e pianificazione;

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore competente per materia;

A voti unanimi e palesi

D e l i b e r a

- in merito agli adempimenti di pubblicità e comunicazione prescritti dalle norme vigenti in materia di espropri di prendere atto che le osservazioni delle ditte espropriande sono state debitamente esaminate e controdedotte dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. e che i Comuni interessati ne hanno tenuto conto nei propri atti deliberativi;

- di dare atto che le opere sopra illustrate - da eseguirsi nel territorio dei Comuni di Modena, Castelnuovo Rangone (MO) e Spilamberto (MO) - non sono pienamente conformi agli strumenti di pianificazione comunali, ma tuttavia compatibili con gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti;

- sulla scorta dei pareri e delle valutazioni citati in parte narrativa, nonché di quanto emerso e valutato nel corso dei lavori della Conferenza di Servizi - preso atto del parere negativo del MIBACT determinato dall'interferenza dell'opera con il bene vincolato Villa Lonardi e fatte salve le verifiche e valutazioni che saranno condotte nella sede appropriata circa l'eventuale possibilità che la suddetta causa di inammissibilità possa essere risolta positivamente - per quanto di competenza, sotto il profilo della compatibilità del progetto con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, non rilevandosi da parte di questa Regione altri motivi ostativi e tenuto anche conto del parere favorevole della Provincia e dei Comuni interessati, di esprimere parere favorevole in merito all'opera in oggetto alle seguenti ulteriori condizioni:

- che nelle fasi successive di progettazione, realizzazione ed esercizio delle opere siano ottemperate tutte le condizioni e prescrizioni imposte dal provvedimento provinciale di verifica di assoggettabilità (screening) ambientale;
- che, per quanto non già recepito nel progetto aggiornato, siano rispettate le prescrizioni dettate dalla Provincia di

Modena e dai Comuni interessati nei propri atti citati in premessa;

- che siano osservate le condizioni e prescrizioni dettate dall'Autorità di Bacino del fiume Po più sopra richiamate, nonché quelle contenute nel citato parere del Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po, integrando il progetto esecutivo da sottoporre all'autorità idraulica con quanto indicato dall'Autorità di Bacino;
 - che siano acquisite le necessarie autorizzazioni paesaggistiche per le parti dell'opera che interferiscono con aree sottoposte a tutela ai sensi della Parte III del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i.;
 - il progetto esecutivo dovrà essere redatto in conformità alle specifiche norme tecniche per le costruzioni in zona sismica e in ogni caso i lavori non potranno essere iniziati fino a quando, ai sensi dell'art. 10 della LR n. 19/2008, non sia stata rilasciata l'autorizzazione sismica o effettuato il deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture, ove ricorrano i casi previsti rispettivamente dagli articoli 11 e 13 della medesima legge regionale.
- di dare mandato al Servizio Giuridico del territorio, disciplina dell'edilizia, sicurezza e legalità di trasmettere la presente deliberazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il seguito di competenza, nonché di inviarne copia agli altri Enti interessati.

- - - - -

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

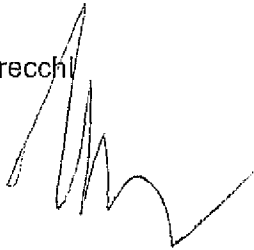
GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2016/2012

data 02/11/2016

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'Paolo Ferrecchi', written in a cursive style.

omissis

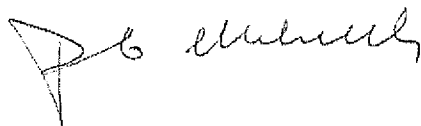
L'assessore Segretario: Costi Palma

IN CARTA LIBERA PER GLI USI CONSENTITI DALLA LEGGE
Si attesta che il presente atto composto da
n.11..... fasciole, è copia conforme all'originale.

Bologna, 16 NOV. 2016

Servizio Affari della Presidenza.

IL FUNZIONARIO INCARICATO



Il Responsabile del Servizio

Affari della Presidenza

