



*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI  
E DEL TURISMO**

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante *"Norme in materia ambientale"* così come modificato ed integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, recante *"Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale"*, e dal D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante *"Modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152"*;

**VISTO** il D.P.C.M. 27 dicembre 1988, concernente *"Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377"* e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** l'art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS e prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l'integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**CONSIDERATO** che in sede di istruttoria tecnica la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Emilia Romagna nominato con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

A



**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Soc. Società Autostrada Cispadana S.p.A., con nota prot. 1080/2012 del 1 ottobre 2012, assunta al prot. n. DVA-2012-23687 in data 3 ottobre 2012, per il progetto definitivo di Autostrada Regionale Cispadana che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 alla barriera di Ferrara Sud sulla A13;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 10 ottobre 2012, sui quotidiani *"Quotidiano Nazionale"*, *"Corriere della Sera"* e *"Gazzetta di Modena"*;

**VISTA** la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, nonché le integrazioni e chiarimenti pervenuti nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO** delle pubblicazioni degli annunci relativi al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione sui quotidiani *"Quotidiano Nazionale"*, *"Corriere della Sera"* e *"Gazzetta di Modena"* in data 13 novembre 2013, *"Quotidiano Nazionale"*, *"Il sole 24 ore"* e *"Gazzetta di Modena"* in data 18 marzo 2016 e *"La Repubblica"*, *"Quotidiano Nazionale"* e *"Gazzetta di Modena"* in data 28 gennaio 2017;

**PRESO ATTO** delle osservazioni pervenute ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., considerate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo, riportate alle pagg. da 7 a 10 del Parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 e alle pagg. 3 e 4 del Parere n. 2395 del 19 maggio 2017;

**PRESO ATTO** dei pareri espressi ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006 e ss.mm.ii., considerati dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo, riportati a pag. 20 del Parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 e a pag. 9 del Parere n. 2395 del 19 maggio 2017;

**PRESO ATTO** che il progetto definitivo presentato, riferibile alla tipologia di cui al punto 10) dell'allegato II alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. *"autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli"*, prevede la realizzazione della nuova Autostrada Regionale Cispadana, con sviluppo complessivo di 67 km e 730 m, che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 alla barriera di Ferrara Sud sulla A13.

Il progetto prevede la realizzazione di 4 autostazioni (San Possidonio-Concordia-Mirandola; S. Felice sul Panaro - Finale Emilia; Cento e Poggio Renatico), 2 aree di



servizio (poste rispettivamente nei comuni di Mirandola - MO e di Poggio Renatico - FE), e due svincoli di interconnessione con le autostrade A22 ed A13, posti rispettivamente all'inizio ed alla fine del raccordo autostradale di progetto. Oltre allo sviluppo autostradale sono previsti interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale e di viabilità di adduzione al sistema autostradale.

**CONSIDERATO** che, relativamente al sistema delle aree protette della rete Natura 2000, le opere di progetto interessano i seguenti siti:

- sito IT 4040016 ZPS "Siepi e canali di Resega – Foresto";
- sito IT 4060016 SIC/ZPS "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico;

**CONSIDERATO** che, con riferimento alle aree protette, ai SIC e ZPS interferiti dall'opera, il Proponente ha provveduto ad effettuare lo studio di incidenza;

**PRESO ATTO** che, come si evince dall'allegato parere, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, sulla base dell'istruttoria condotta e tenuto conto delle misure di mitigazione previste, ha ritenuto non significativi gli effetti sugli habitat e sulle specie tutelate;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni espresso dalla Regione Emilia Romagna con Delibera di Giunta Regionale n. 300 del 10 marzo 2014, assunto al prot. DVA-2014-9722 del 4 aprile 2014, costituito da n. 129 pagine;

**ACQUISITO** il parere negativo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n. 15600 del 23 giugno 2014, assunto al prot. DVA-2014-20805 del 10 luglio 2014, costituito da n. 18 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n. 1690 del 16 gennaio 2015, assunto al prot. DVA-2015-1677 del 20 gennaio 2015, costituito da n. 84 pagine;

**VISTO** l'art. 5, comma 2, lettera c-bis della L. 23 agosto 1988, n. 400, che ai fini di una complessiva valutazione ed armonizzazione degli interessi pubblici coinvolti, consente al Consiglio dei Ministri di decidere in merito a questioni sulle quali siano emerse valutazioni contrastanti tra le amministrazioni a diverso titolo competenti in ordine alla definizione di atti e provvedimenti;

**TENUTO CONTO** che in ragione del contrasto tra il parere negativo espresso sul progetto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, n. 15600 del 23 giugno 2014 e quello positivo espresso dalla Commissione Tecnica VIA/VAS, n. 1690 del 16 gennaio 2015, la questione è stata rimandata per una



complessiva valutazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai sensi del richiamato art. 5, comma 2, lettera c-bis della L. 23 agosto 1988, n. 400;

**CONSIDERATA** la Delibera del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, acquisita con prot. n. 4454/DVA del 22 febbraio 2016, costituita da n. 10 pagine, avente ad oggetto il superamento del citato contrasto insorto tra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

**CONSIDERATO** l'allegato alla citata delibera del Consiglio dei ministri, nel quale sono indicate le prescrizioni, concordate tra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che integrano quelle già formulate nel parere n. 1960 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS;

**CONSIDERATO** che, in applicazione della succitata delibera del Consiglio dei ministri, la società ARC – Autostrada Regionale Cispadana S.p.A., in data 16 marzo 2016, ha integrato il progetto sottoposto a valutazione ambientale presentando documentazione relativa alle varianti di tracciato in corrispondenza del “castrum” di Novi Modena e dell’“Ansa del fiume Panaro”, raccordando quest'ultima variante di tracciato con la soluzione relativa all’“Attraversamento del territorio della partecipazione agraria”, identificata come alternativa di progetto “C2b”;

**TENUTO CONTO** del fatto che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e la Regione Emilia Romagna, valutati gli elementi di novità segnalati dalla Regione a seguito di riunioni e sopralluoghi, hanno congiuntamente definito una nuova soluzione tecnica per il tratto autostradale che attraversa il territorio della partecipazione agraria, che presenta caratteristiche diverse anche rispetto a quanto definito dalla succitata delibera del Consiglio dei Ministri, e che pertanto la questione è stata rimandata nuovamente al Presidente del Consiglio dei Ministri, al fine di valutare se ricorrevano i presupposti per un aggiornamento della Delibera del 10 febbraio 2016;

**CONSIDERATA** la Delibera del Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016, acquisita con prot. n. 29866/DVA del 12 dicembre 2016, costituita da n. 5 pagine;

**CONSIDERATO** che il Consiglio dei Ministri, con la citata delibera ha *“ritenuto che ricorressero gli estremi per una modifica della prescrizione relativa al punto “Attraversamento del territorio della partecipazione agraria” contenuta nell'allegato alla citata delibera del Consiglio dei ministri del 10 febbraio 2016”*;



**CONSIDERATO** che, in applicazione di quest'ultima delibera del Consiglio dei ministri, la società ARC – Autostrada Regionale Cispadana S.p.A., in data 31 gennaio 2017, ha integrato il progetto sottoposto a valutazione ambientale presentando documentazione progettuale relativa al raccordo tra il tracciato C2c e l'“ansa Panaro” e la soluzione alternativa al viadotto per il sovrappasso della strada Maestra Grande;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni espresso dalla Regione Emilia Romagna con Delibera di Giunta Regionale n. 638 del 15 maggio 2017, assunto al prot. 11572/DVA del 17 maggio 2017, costituito da n. 49 pagine, che conferma, riportandole, ed integra le prescrizioni contenute nella Delibera di Giunta regionale n. 300 del 10 marzo 2014;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n. 2395 del 19/05/2017, assunto al prot. 12475/DVA del 29 maggio 2017, costituito da n. 20 pagine; che modifica alcune prescrizioni del precedente parere n. 1690 del 16 gennaio 2015, in recepimento delle prescrizioni contenute nelle delibere del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016 e del 24 novembre 2016;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n. 18050 del 19 giugno 2017, assunto al prot. 14472/DVA del 20 giugno 2017, costituito da n. 9 pagine,

**CONSIDERATO** che il citato parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo è relativo alle modifiche di tracciato autostradale in corrispondenza:

- 1- del sito archeologico “Castrum” di Novi di Modena (MO);
- 2- dell'ansa del fiume Panaro nel comune di Finale Emilia;
- 3- dell'attraversamento del territorio della Partecipanza agraria/raccordo tracciato C2c con ansa del Panaro e soluzione alternativa sovrappasso Strada Maestra Grande.

**CONSIDERATO** pertanto che quanto prescritto dal Consiglio dei Ministri con le citate delibere è recepito nel quadro prescrittivo del presente decreto;

**CONSIDERATO** quindi che sono allegati al presente Decreto e ne costituiscono parte integrante i seguenti pareri:

1. parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n. 1690 del 16 gennaio 2015, assunto al prot. DVA-2015-1677 del 20 gennaio 2015;
2. delibera del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, assunta al prot. n. 4454/DVA del 22 febbraio 2016;



3. delibera del Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016, acquisita con prot. n. 29866/DVA del 12 dicembre 2016;
4. parere espresso dalla Regione Emilia Romagna con Delibera di Giunta Regionale n. 638 del 15 maggio 2017, assunto al prot. 11572/DVA del 17 maggio 2017;
5. parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n. 2395 del 19/05/2017, assunto al prot. 12475/DVA del 29 maggio 2017;
6. parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n. 18050 del 19 giugno 2017, assunto al prot. 14472/DVA del 20 giugno 2017;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'articolo 26, comma 4 del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008, il Provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

**CONSIDERATO** che ai sensi dell'articolo 26, comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sulla base di quanto indicato dal proponente, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di V.I.A. sulla base della quale è stata acquisita la seguente autorizzazione ambientale, che è stata considerata in sede di istruttoria di V.I.A.

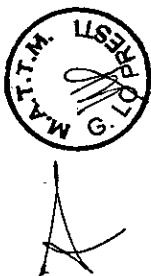
Sulla base della suddetta ricognizione sono stati acquisiti i pareri riportati a pag. 20 del Parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 e a pag. 9 del Parere n. 2395 del 19 maggio 2017 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS.

Sulla base di tale ricognizione è altresì emerso che i pareri acquisiti dalla sola Regione Emilia Romagna, risultano allegati e coordinati nel parere della Regione Emilia Romagna, espresso con D.G.R. n. n. 638 del 15 maggio 2017 e considerati nel relativo quadro prescrittivo.

Eventuali ulteriori autorizzazioni ambientali relative al livello progettuale oggetto della presente valutazione, dovranno essere acquisite prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria.

Sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente atto, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Regione;

**RITENUTO** di dover provvedere alla omogeneizzazione e alla standardizzazione dei quadri prescrittivi contenuti nei pareri e nelle delibere allegati al presente Provvedimento, anche ai sensi del D.M. n. 308/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;



**RITENUTO**, sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 alla formulazione del Provvedimento di valutazione di impatto ambientale;

## DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione della nuova Autostrada Regionale Cispadana che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 alla barriera di Ferrara Sud sulla A13, presentato dalla Soc. Società Autostrada Cispadana S.p.A., subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all'Art. 1

### Art. 1 Quadro Prescrittivo

#### Sez. A) Prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS:

1. In relazione alle alternative di tracciato puntuali dovranno essere scelte le alternative:
  - 1.a A1a-3 – tratto autostradale A1 in rilevato e con giacitura a sud del Caseificio Razionale Novese, nonché con il superamento dell'interferenza con la S.P. n. 413 "Romana" mediante un viadotto a quattro campate;
  - 1.b il tracciato denominato C2c, raccordato con la variante "ansa del Panaro" presentata con la documentazione integrativa richiesta dalla delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016, e che prevede, in corrispondenza della strada Maestra grande, in sostituzione del previsto viadotto, un sovrappasso che sia strettamente limitato, nella luce, alla sede stradale di quest'ultima e che, per configurazione architettonica e strutturale, risulti il più possibile integrato nel clivo erboso del rilevato stradale; l'altezza di detto rilevato si mantiene il più possibile contenuta, in linea del resto con la prescrizione generale di perseguire l'obiettivo della riduzione media del 20% della livelletta stradale dei tratti in rilevato dell'arteria, e a tal fine la strada Maestra grande, in corrispondenza del sovrappasso, viene ribassata rispetto al piano di campagna così come nella "alternativa A" predisposta dal proponente; il tracciato dell'arteria andrà mantenuto inoltre aderente allo schema geometrico delle suddivisioni agrarie della Partecipanza;
  - 1.c in riferimento al tracciato autostradale in prossimità del Comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo, l'adozione dell'alternativa Db come deliberato in data 10 febbraio 2016 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il quale ha fatto propria la posizione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che, ribadendo la scelta operata



dalla Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale, prevede che il tracciato autostradale sia spostato a nord della frazione di S. Carlo, in quanto risulta la scelta maggiormente compatibile in termini di emissioni in atmosfera e di rumore, con la tutela della salute pubblica;

- 1.d inserire, in sede di redazione del progetto esecutivo, le modifiche al tracciato autostradale richieste dalle delibere della Presidenza del Consiglio dei Ministri di data 10 febbraio 2016 e di data 24 novembre 2016 e recepite con le integrazioni depositate dal Proponente rispettivamente in data 17 marzo 2016 ed in data 27 gennaio 2017, vale a dire la variante in corrispondenza del sito archeologico "Castrum" di Novi di Modena (MO) e la variante in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro nel Comune di Finale Emilia (MO) raccordata alla soluzione plano-altimetrica denominata C2c di attraversamento del sistema dei terreni della Partecipanza Agraria di Cento;
2. Sull'adeguatezza del "parco intercomunale di Concordia e San Possidonio" da realizzarsi ai piedi del viadotto; si ritiene che la fruizione dell'area verde possa essere consentita al pubblico qualora siano rispettati i limiti di qualità dell'aria. Le analisi del monitoraggio dovranno essere poste in verifica di ottemperanza alla Regione Emilia Romagna;
3. Prima della definitiva approvazione del progetto definitivo dovrà essere presentato al MATTM – che dovrà preventivamente approvarlo - uno specifico approfondimento del Piano di gestione delle terre e rocce da scavo che dovrà contenere il dettaglio delle procedure per la gestione del materiale scavato, declinate in funzione delle modalità di utilizzo, come ad esempio per quelle quantità per cui c'è necessità della stabilizzazione a calce. Dette procedure dovranno prevedere le caratterizzazioni ambientali dei materiali da scavo declinate in funzione del regime normativo di riferimento per ciascuna modalità di utilizzo, salva la facoltà del Proponente di avvalersi eventualmente del DM 161/2012;
4. le puntuali caratterizzazioni ambientali previste nel Piano di gestione aggiornato, di cui alla prescrizione precedente, e approvato dal MATTM, dovranno essere effettuate comunque prima della progettazione di livello esecutivo ed il progetto esecutivo dovrà quindi essere elaborato sulla base di detto Piano e degli esiti delle caratterizzazioni. Uno specifico elaborato del progetto esecutivo dovrà fornire evidenza di quanto richiesto ed essere trasmesso al MATTM per la preventiva approvazione;
5. con riferimento al tema dell'approvvigionamento dei materiali inerti, qualora il Proponente voglia, nel Progetto Esecutivo, prendere in considerazione altre soluzioni rispetto a quelle previste dalla pianificazione vigente, le stesse dovranno essere poste in verifica di ottemperanza al MATTM;
6. Come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, il soggetto gestore del nuovo tratto autostradale dovrà consentire e





rendere possibile la realizzazione dell'eventuale futura linea elettrica interrata, all'interno della fascia di rispetto autostradale;

7. dovrà essere adottato prima della consegna dei lavori un sistema di gestione ambientale dei cantieri in accordo alla norma ISO 14001 od al sistema EMAS;
8. in sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri per tutti gli aspetti in essi implicati (rumore, polveri, gestione acque, stoccaggio materiali, rifiuti ecc), lo smantellamento finale delle aree utilizzate, le viabilità e gli accessi. In particolare nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali. Si dovrà inoltre prevedere l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate.

### Quadro ambientale:

#### *Qualità dell'aria:*

9. durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con gli enti competenti;
10. dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra la Regione l'Emilia Romagna, ARPA Emilia Romagna, ed il Concessionario che dovrà prevedere - in coerenza con il DL 155/2010 - i provvedimenti efficaci per limitare e, se necessario, sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE, siano superati. Il Protocollo dovrà altresì individuare, al superamento dei valori limite, le competenze dei soggetti coinvolti e gli interventi e le azioni da attuare per l'immediata riduzione delle emissioni inquinanti. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento - ove necessario implementato con delle centraline localizzate ad oneri del concessionario ed a disposizione di ARPA - saranno gestite da ARPA Emilia Romagna, la quale informerà sui superamenti e avvierà le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda il Concessionario, dovranno prevedere tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati ai superamenti;
11. dovranno essere definite ulteriori misure compensative volte alla riduzione della concentrazione giornaliera di PM10, tramite un preventivo studio sul PM10 stesso, sulla base del quale ottimizzare il progetto di inserimento a verde



ai fini compensativi. Tale studio e le relative misure compensative, dovranno essere poste in verifica di ottemperanza al MATTM;

12. si prescrive la realizzazione delle fasce boscate previste dal progetto e di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, l'ottimizzazione delle mitigazioni/compensazioni; tali mitigazioni/compensazioni, che non dovranno accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura, saranno poste a protezione sia dei ricettori, sia delle coltivazioni di pregio presenti nella zona, sia dei tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada;
13. gli interventi di rinaturalizzazione di tipo lineare previsti dal progetto dovranno configurarsi, come previsto nel SIA, come elementi di connessione della rete ecologica esistente. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
14. le essenze vegetali, collocate in prossimità dell'autostrada, dovranno essere del tipo maggiormente efficace dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
15. utilizzare per i tetti degli edifici e delle pensiline, non utilizzate per i pannelli fotovoltaici, coperture verdi o trattate con materiali riflettenti la luce per mitigare l'effetto "isola di calore". Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
16. fornire le aree di servizio di tutta la gamma di carburanti compreso il GPL, il metano, la fornitura elettrica e l'idrogeno. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
17. per la cantierizzazione dell'opera dovranno essere concordati, ed eventualmente adeguati, la viabilità locale da utilizzare, nonché gli orari ed eventuali limiti di utilizzo delle stesse con le amministrazioni comunali interessate; particolare attenzione andrà posta all'utilizzo della viabilità di cantiere lungo il canale Fossa Raso, all'interno del sito Rete Natura 2000 "Siepi e Canali della Resega Foresto", in modo da minimizzare gli impatti sulla ZPS, in particolare escludendo l'utilizzo della viabilità in periodi critici per l'avifauna;
18. la destinazione delle piste di cantiere a viabilità ciclabile sarà concordata con le Amministrazioni comunali interessate e, per tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada, dovrà essere prevista un'adeguata protezione con fasce alberate;

*Clima acustico:*

19. relativamente all'impatto acustico si prescrive di tenere conto delle evoluzioni del tessuto urbanizzato e delle pianificazioni urbanistiche approvate; a tal fine dovranno essere stipulate apposite convenzioni con le Amministrazioni comunali per la garanzia del rispetto dei limiti normativi, relativi all'impatto



acustico, degli edifici previsti negli strumenti urbanistici attuativi approvati, compresi gli edifici non ancora realizzati;

20. per le nuove infrastrutture stradali (e quindi per tutte le viabilità di progetto) deve essere garantito l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio con un proprio livello sonoro che, oltre a non superare i propri limiti, sommandosi al livello sonoro presente nell'area, non superi complessivamente il valore limite dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti, come indicato nell'appendice IV al report "Panoramica interpretativa ed evidenziazione delle problematiche della normativa acustica Comunitaria e Nazionale con particolare riferimento agli aspetti inerenti l'impatto acustico" redatto da ISPRA, nell'ambito della convenzione MATTM-ISPRA "Supporto allo svolgimento delle attività della Commissione VIA Ordinaria e Speciale in merito alle problematiche dell'inquinamento acustico delle infrastrutture di trasporto", che costituisce l'allegato n. 1, parte integrante della delibera della Regione Emilia Romagna. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
21. al fine di applicare correttamente quanto indicato al precedente punto, si prescrive l'effettuazione di una campagna di rilevazioni in campo volta a caratterizzare lo stato acustico di ante operam su ricettori impattati sia dall'opera in progetto che dalla viabilità esterna in forte concorsualità; tale monitoraggio va concordato nelle modalità con la Regione Emilia Romagna e con ARPA;
22. per la mitigazione del rumore il progetto già prevede l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti, si prescrive di valutare la sperimentazione dei nuovi asfalti ad elevata capacità fonoassorbente (sino a 5 dB, come ad esempio gli asfalti contenenti materiali gommosi) in alternativa alle barriere di mitigazione acustica; per tali asfalti dovrà essere preventivata l'adeguata manutenzione per mantenerne l'efficacia nel tempo. La sperimentazione va concordata nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
23. nei casi in cui, sulla base degli esiti del monitoraggio, non si raggiungano i limiti normativi con l'utilizzo degli asfalti fonoassorbenti, si prescrive l'uso di barriere acustiche che al fine di limitare l'impatto sia sul paesaggio sia sull'avifauna, laddove fattibile, andranno accompagnate con fasce arboreo-arbustive che valorizzino il paesaggio circostante ed indirizzino le specie ornitiche all'involò. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna e con ARPA;
24. gli interventi sugli edifici esistenti, compresi quelli già indicati nel progetto, potranno essere previsti solo a seguito di verifica dell'efficacia degli altri strumenti di mitigazione (asfalto fonoassorbente e barriere acustiche). Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;



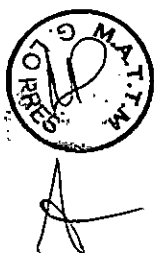
25. particolare attenzione dovrà essere posta alla verifica degli effetti indotti dalle vibrazioni, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio sugli edifici, potenzialmente interessati, già lesionati dagli eventi sismici. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
26. in merito agli interventi di mitigazione acustica il proponente dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da consentire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;
27. in fase di esecuzioni dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione delle misure e degli accorgimenti proposti nel SIA si dovrà adottare schermature acustiche provvisorie laddove sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili;

*Suolo:*

28. Allo scopo di limitare il consumo di suolo agricolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio si prescrive i seguenti interventi, da concordare nelle modalità con la Regione Emilia Romagna:
  - 28.1 come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, il progetto esecutivo deve prevedere che l'infrastruttura sia sin d'ora predisposta per il futuro passaggio al sistema dei portali per il pagamento a lettura ottica, con il sistema di pedaggiamento senza barriere, costituito da portali "Free Flow Multilane" posti lungo l'asse viario, prima di ogni svincolo;
  - 28.2 come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, in sede di redazione di progetto esecutivo il proponente deve proporre uno studio teso a limitare il numero degli svincoli, o in alternativa il loro ingombro, alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale; in ogni caso devono essere evitati esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante ciascun casello per limitare il consumo di suolo e, conseguentemente, eliminata la realizzazione dei parcheggi scambiatori. L'organizzazione architettonica prevista per gli edifici deve essere rivisitata al fine di limitare il minor consumo di suolo possibile per un miglior inserimento paesaggistico e una coerenza con la trama agraria; inoltre nelle autostazioni e nelle aree di servizio limitare le aree asfaltate e impermeabili alle corsie di circolazione dei veicoli;
  - 28.3 limitare i nuovi interventi locali della viabilità di adduzione all'autostrada privilegiando l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente;
  - 28.4 per la nuova viabilità di adduzione si richiede, in fase di progettazione esecutiva, una verifica che confermi, sulla base di dati aggiornati, dal



- punto di vista trasportistico e ambientale, la necessità della sua realizzazione;
- 28.5 la viabilità ciclabile, prevista dal progetto, dovrà, dal punto di vista funzionale, connettersi con i tracciati esistenti o pianificati al fine di concorrere alla promozione della mobilità lenta casa – lavoro e casa – scuola;
- 28.6 come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, in sede di redazione del progetto esecutivo, il soggetto proponente dovrà perseguire l'obiettivo della riduzione media del 20% della livelletta stradale dei tratti in rilevato, fatta salva la comprovata sussistenza di elementi ostativi derivanti da vincoli di natura tecnica che afferiscano ai temi della sicurezza dell'esercizio stradale, dei livelli di funzionalità dell'infrastruttura, di sicurezza del corpo stradale, e, altresì, alla necessità di garantire il deflusso dei corsi d'acqua interferiti, dovendo rispettare i vincoli idraulici posti dall'Autorità di Bacino del Po e dell'Agenzia Interregionale per il Po (AIPO), come richiamato nei pareri favorevoli espressi dall'Autorità di Bacino del Po (12.11.2012) e in particolare quelli dell'Agenzia Interregionale per il Po (AIPO), del 17.05.2011 e del 27.08.2013. Lo stesso dicasi per motivi ostativi comprovatamente espressi dai Consorzi di Bonifica in relazione ai percorsi di sotto attraversamento per la manutenzione dei canali;
- 28.7 come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, in sede di redazione del progetto esecutivo il numero e l'estensione delle aree di servizio deve essere limitato alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale escludendo qualsiasi funzione accessoria. Deve, altresì, essere studiata la possibilità del posizionamento delle medesime in prossimità di caselli o di zone artigianali-industriali esistenti;
- 28.8 come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, il progetto esecutivo deve assicurare la coerenza con quanto indicato per gli svincoli autostradali e deve essere presentata una riprogettazione degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo nel casello di Ferrara Sud;
29. nei siti in cui è verificata la presenza di condizioni predisponenti la liquefazione devono essere effettuate verifiche del rischio di liquefazione (stima dell'indice di liquefazione IL), tenendo conto anche delle magnitudo registrate negli eventi sismici del 2012. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
30. in particolare le aree suscettibili di liquefazione dovranno essere individuate sulla base delle prove geotecniche disponibili; come criterio di selezione delle indagini geotecniche in situ e degli orizzonti litologici su cui svolgere tali approfondimenti, si suggerisce di impiegare quello utilizzato per gli studi di



microzonazione sismica di cui all'Ordinanza del Commissario Delegato – Presidente della Regione n. 70/2012. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;

31. prima dell'inizio dei lavori, nei siti potenzialmente inquinati interferiti dal tracciato, dovrà essere attivata la procedura di bonifica e dovrà essere esibita, alla Regione Emilia Romagna, la certificazione di restituzione dei siti agli usi legittimi;
32. le stime del rischio di liquefazione dovranno essere effettuate utilizzando il valore di magnitudo momento massimo ( $M_{wmax}$ ) indicato da INGV per gli eventi sismici del 2012 e per quelli precedenti, sia storici che strumentali, con  $M_w > 5$ , determinandone il valore sul tracciato dell'opera con metodi di interpolazione o con metodi cut-off magnitudo-distanza. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
33. in applicazione del principio di cautela, si richiede che nelle aree in cui risulti  $IL > 5$  la stima dell'azione sismica per la progettazione dell'opera venga effettuata sulla base di specifiche analisi di risposta sismica locale e sia effettuata la stima dei cedimenti post-sismici; sulla base delle stime dei cedimenti dovrà essere valutata l'opportunità di interventi di mitigazione del rischio di liquefazione; nel caso tali interventi si rendano necessari, in sede di progetto definitivo, dovranno essere formulate proposte di interventi di mitigazione degli effetti della liquefazione. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
34. durante la costruzione dovranno essere salvaguardate la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle del cantiere limitando allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;

*Acque:*

35. Vista la conformazione idrografica della zona e la scarsa pendenza che caratterizza il territorio di bassa pianura nello scolo sud-nord dei terreni, si prescrivono le seguenti verifiche, che vanno concordate nelle modalità con la Regione Emilia Romagna e cogli Enti interessati:
  - 35.1 la realizzazione degli interventi in trincea solo nel caso in cui non esistano alternative ragionevolmente praticabili;
  - 35.2 l'infrastruttura non deve aumentare il rischio di esondazione, anche per rotte arginali, deve quindi essere garantito il deflusso delle acque, al fine di non aumentare il rischio per la popolazione;
36. si dovrà garantire la tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee dando puntuale corso agli interventi ed alle azioni proposte nel SIA. Inoltre si dovrà prevedere l'utilizzo di fanghi polimerici biodegradabili laddove la falda libera superficiale è interessata dalla costruzione di manufatti con fondazioni profonde;



37. la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idraulici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di ARC; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il “piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali”. Il Progetto va concordato nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
38. la realizzazione del progetto comporta la perdita di aree umide con le caratteristiche dei maceri: si prescrive la realizzazione di aree con superfici e profondità equivalenti a quelle eliminate. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;
39. dovrà essere posta in fase costruttiva particolare attenzione alle realizzazioni da effettuarsi in corrispondenza dei corsi d'acqua, al riguardo gli interventi dovranno recepire le indicazioni dell'Autorità idraulica competente, vale a dire dell'AIPO o della Regione Emilia Romagna per il tramite dei Consorzi di Bonifica, ed in particolare dei maceri e delle aree tutelate, al fine di limitarne le interferenze;
40. in fase di progettazione esecutiva, lo studio idraulico e il progetto del sistema complessivo di separazione, collettamento, depurazione delle acque meteoriche, aggiornato ed approfondito con le risultanze dell'istruttoria, dovrà essere posto in verifica di ottemperanza al MATTM, previa verifica delle Autorità di Bacino;

*Vegetazione, fauna ecosistemi e aree protette*

41. in riferimento ai Siti Natura 2000 particolare attenzione andrà posta all'utilizzo della viabilità di cantiere lungo il canale Fossa Raso, all'interno del sito Rete Natura 2000 “Siepi e Canali della Resega Foresto”, in modo da minimizzare gli impatti sulla ZPS in particolare escludendo l'utilizzo della viabilità in periodi critici per l'avifauna. Inoltre al fine di limitare gli effetti di disturbo nei confronti degli ecosistemi e della componente faunistica presente dovranno essere evitate le lavorazioni nei periodi riproduttivi delle specie tutelate;
42. dovranno essere realizzati i passaggi per la fauna selvatica, mediante la redazione di un progetto specifico che identifichi tipologie, dimensioni e numero di detti passaggi, da definirsi in relazione alle specifiche esigenze di tutela degli ambiti interferiti. Si suggerisce che i criteri di progettazione esecutiva, dimensionamento e realizzazione dei manufatti, nonché le specifiche tecniche e gli accorgimenti idonei ad assicurarne l'effettiva fruizione da parte delle specie interessate, siano elaborati in coerenza con quanto indicato nella «Direttiva sui passaggi la fauna selvatica» pubblicata nel novembre 2001 dal Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle comunicazioni (ATEC) della Confederazione elvetica. Ove fosse rilevata la presenza di popolazioni animali e relative rotte di spostamento (con particolare riferimento alle specie di interesse conservazionistico, ossia incluse negli

allegati delle direttive 92/43/CEE «Habitat» e 2009/137/CEE «Uccelli», nelle liste rosse internazionali e nazionali, dovrà prevedersi sottopassi/sovrappassi per fauna idonei alla conservazione di tali specie;

43. pur riconoscendo valenza positiva alla realizzazione di fasce arbustivo/arboree lungo l'infrastruttura, di cui è riconosciuto il potenziale ruolo trofico e di rifugio per numerose specie animali, si ritiene che i sopraccitati aspetti debbano trovare approfondimento nella fase di progettazione esecutiva, al fine di mitigare al meglio gli impatti sull'ambiente naturale;
44. in riferimento alla realizzazione dei nuovi interventi vegetazionali e dei ripristini:
  - 44.1 le operazioni dovranno essere eseguite da tecnici specializzati, dovranno essere predisposti capitolati di appalto nei quali saranno indicate tutte le azioni, riferite sia alla realizzazione e gestione degli interventi;
  - 44.2 per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone si dovrà far ricorso all'approvvigionamento del materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato; qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un'ideale struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale;
  - 44.3 gli interventi dovranno essere supportati da successive cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione e comunque ripetute con frequenze idonee per un periodo non inferiore ai cinque anni successivi all'ultimazione dei lavori;
45. gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale e quelli relativi agli inserimenti paesistici dovranno essere dettagliati e integrati in sede di progettazione esecutiva sulla base di quanto proposto nel SIA e nelle integrazioni. In particolare :
  - 45.1 dovrà essere verificata l'adeguatezza degli interventi con lo scopo di favorire la continuità degli ecosistemi, dell'attività agricole e del sistema idraulico, lo scambio ecologico di popolazioni selvatiche direttamente interferite o nell'immediato intorno dell'autostrada, nonché la ricomposizione fondiaria dei terreni interessati dal tracciato;
  - 45.2 gli interventi di rinaturalizzazione, rimodellazione, recupero e consolidamento delle sponde fluviali dovranno preferire tecniche di ingegneria naturalistica, mirando a ricostituire la struttura ecologica;
  - 45.3 dovranno essere realizzati i "passaggi faunistici" previsti e dovrà essere posta particolare attenzione allo sviluppo di accorgimenti e tecniche costruttive in grado di assicurare la massima multifunzionalità possibile, estendendo il ventaglio di specie animali, e garantendo la necessaria





efficienza ed un adeguato programma di periodiche verifiche sull'effettiva funzionalità;

46. l'attuazione degli interventi e delle opere di mitigazione/compensazione dovrà essere contestuale alla costruzione dell'opera concludendosi prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura;

*Patrimonio storico/culturale:*

47. Come ribadito nella delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, si prescrive una adeguata mitigazione paesaggistica sia per la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll, in comune di Reggiolo, sia per Palazzo Ludergnani con l'oratorio Ghisilieri (distrutto da sisma nel 2012) nella località S. Carlo, comuni di Sant'Agostino; considerato che tali emergenze architettoniche costituiscono un particolare valore storico-culturale. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;

48. nelle aree segnalate a rischio per eventuali insediamenti archeologici dovranno essere effettuati sondaggi preventivi; in particolare le aree indicate dal PTCP delle province di Reggio Emilia e di Modena riguardano:

- area del casello autostradale in Zona Rame nel Comune di Reggiolo;
- lotto compreso tra le progressive chilometriche 24+490 e 24+511 nel comune di San Felice sul Panaro;

- 48.1 come deliberato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 10 febbraio 2016, il soggetto proponente, prima della presentazione del progetto esecutivo, deve assicurare il completamento integrale della procedura di verifica preventiva di interesse archeologico, come indicato dagli articoli 95 e 96 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163, concernente "Codice degli appalti";

*Osservatorio Ambientale e monitoraggio ambientale*

49. entro un mese dall'approvazione del progetto nella C.d.S. dovrà essere costituito, dal Ministero dell'Ambiente ed a spese del proponente che ne curerà anche il supporto logistico, un Osservatorio Ambientale con compiti di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni impartite con il presente decreto e della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada. Faranno parte di tale osservatorio oltre al Ministero dell'Ambiente (n. 2 rappresentanti) che lo presiede, il Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo (n. 2 rappresentanti), la Regione Emilia Romagna (n. 1 rappresentante) (con il supporto di ARPA), le Province interessate (n. 1 rappresentante per provincia), inoltre, relativamente agli ambiti ed ai temi di loro specifico interesse o competenza, dovranno essere coinvolti i Comuni e gli Enti gestori dei Siti natura 2000 interferiti;



50. il proponente dovrà presentare all'Osservatorio Ambientale un Piano di Monitoraggio ambientale (PMA) redatto secondo le linee guida definite dal Ministero dell'Ambiente;
51. il Piano di Monitoraggio Ambientale con le integrazioni e revisioni derivanti da quanto emerso in sede di istruttoria e dalle prescrizioni del presente parere dovrà consentire di verificare e misurare, rispetto a quanto previsto nello Studio d'impatto Ambientale, le modifiche indotte dalle realizzazioni relative sia agli elementi di progetto che alle mitigazioni e compensazioni, sulle componenti ambientali e la loro evoluzione nel tempo, individuare eventuali elementi non previsti, consentire la segnalazioni di criticità per l'ambiente e la tempestiva definizione e messa in atto delle conseguenti misure di mitigazione. Il PMA dovrà essere riferito alle fasi ante operam, di cantierizzazione, e post operam e in quest'ultimo caso dovrà includere il monitoraggio del traffico sull'autostrada;
52. il PMA dovrà essere delineato in relazione alla struttura del Cronoprogramma dell'opera, basato sulle fasi funzionali proposte e finalizzato all'aggiornamento dei livelli di criticità e delle banche dati di ogni singola componente ambientale. Fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i contenuti del PMA e le modalità di svolgimento (definizione in dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare, stazioni di misura, modalità e frequenza di misurazione, frequenza e modalità di redazione dei report periodici, ecc).

**Sez. B) Prescrizioni del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo:**

1. in corrispondenza della variante di Novi di Modena attinente il sito archeologico "Castrum" , in sede di progettazione esecutiva si dovrà procedere ad approfondire a livello progettuale il manufatto di attraversamento sul Cavo Lama e il posizionamento dello stesso all'interno dell'alveo, nonché le opere di mitigazione previste per un adeguato inserimento paesaggistico dell'infrastruttura stessa;
2. per quanto riguarda la modifica del tracciato autostradale in corrispondenza dell'ansa del Panaro si prescrive che venga rispettata la necessità di preservare l'ansa, allontanando da essa anche il tracciato della SP2 Panaria Bassa che nell'ipotesi progettuale appare avvicinarsi eccessivamente al corso del fiume.

A seguito dell'esito positivo della verifica di fattibilità richiesta alla Società ARC, si richiede quindi che essa passi in maggiore aderenza al tracciato autostradale, passando a nord-ovest del campo fotovoltaico posto ad occidente di Casa La Fregna, con un sottopasso a raso che non modifichi la livelletta già prevista per il rilevato autostradale necessario allo scavalco del fiume Panaro. Si prescrive inoltre che la variante alla SP2 si mantenga alla



stessa quota stradale dell'esistente. Qualora si confermi il tracciato a Sud del campo fotovoltaico, si prescrive che questo venga realizzato prevedendo un'adeguata schermatura vegetale, che ne riduca e impedisca per quanto possibile, la percezione dall'ansa del Panaro. Al riguardo dovranno essere presentati adeguati elaborati progettuali.

3. per quanto riguarda gli aspetti archeologici della modifica del tracciato autostradale in corrispondenza dell'ansa del Panaro, nel Comune di Finale Emilia:

sono prescritti sondaggi a carotaggio continuo come da progetto approvato e in aggiunta la progettazione ed esecuzione di sondaggi a trincea (m 20xm1larghezza) per 2 metri di profondità in numero tale da garantire un'adeguata campionatura dell'area di indagine; il progetto delle indagini di archeologia preventiva, con l'indicazione precisa del posizionamento delle ulteriori trincee di cui sopra, deve essere sottoposto preventivamente all'approvazione della Soprintendenza;

4. In tutti e tre i tratti oggetto di modificazione del tracciato autostradale, gli scavi che comportano il raggiungimento di elevate profondità (ponti, sottopassi etc.) devono prevedere il controllo in corso d'opera da parte di professionisti archeologi di adeguata esperienza i cui curricula devono essere trasmessi alla Soprintendenza;
5. Nel Comune di Cento, data la mancanza di dati relativi a preesistenze archeologiche, venga eseguito in via preventiva il piano di carotaggi, approvato dalla competente Soprintendenza, "finalizzati ad evidenziare eventuali tracce di frequentazioni antropiche antiche";
6. Comune di Cento, in relazione alla installazione delle barriere acustiche, vengano valutate preliminarmente in corso d'opera le tipologie più adeguate al contesto, trattate con materiali e colori naturali;
7. Sempre nel Comune di Cento, si chiede di prevedere opere di compensazione, quali interventi di recupero dell'area tutelata, da concordare con la Soprintendenza in corso d'opera;
8. Per quanto concerne le prescrizioni come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015, concordate dal MIBACT e dal MATTM e fatte proprie dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che integrano quelle già formulate nel parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, n. 1690 in data 16 gennaio 2015, si richiede, inoltre, che il relativo approfondimento progettuale, da svolgere in sede di redazione del progetto esecutivo per adempiere alle stesse, sia integrato con un adeguato confronto con la Soprintendenza territorialmente competente, al fine di individuare le misure più idonee a ridurre l'ingombro visivo dell'infrastruttura anche i termini di scelte adeguate e coerenti per quanto attiene la mitigazione, mediante l'individuazione di soluzioni di maggiore permeabilità visiva, o per contro di



A

più efficace mascheramento, da calibrare in base al contesto paesaggistico ed insediativo storico;

### Sez. C) Prescrizioni della Regione Emilia Romagna:

Sono da ottemperare le prescrizioni dettate dalla Regione Emilia Romagna, nel parere di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 638 del 15 maggio 2017, qualora non già ricomprese o non in contrasto con il presente quadro prescrittivo.

## Art. 2 (Verifiche di Ottemperanza)

Alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui all'Art. 1 si provvederà, con oneri a carico del Proponente, come indicato di seguito:

### Sez. A)

Prescrizioni: 1, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 17, 18, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 37, 38, 40, 42, 43, 44 (p.ti 1-2), 45 (p.ti 1-2), 47, 48;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE-OPERAM – prima dell'approvazione del progetto esecutivo

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale

Prescrizioni: 49;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE-OPERAM – entro un mese dall'approvazione del progetto nella CdS

*Ente Vigilante:* Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

Prescrizioni: 49, 50, 52, 53;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE-OPERAM – entro tre mesi dall'approvazione del progetto nella CdS

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale;

Prescrizioni: 31;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE-OPERAM – prima dell'inizio dei lavori

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale;

Prescrizioni: 7, 27, 34, 36, 39, 41, 45(p.to 3), 46;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* IN CORSO D'OPERA – fase di cantiere

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale;



Prescrizioni: 10, 11, 16, 19, 20, 21;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* POST OPERAM – prima della messa in esercizio

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale;

Prescrizioni: 2, 9, 22, 23, 24, 25, 26, (44 p.to 3);

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* POST OPERAM – fase di esercizio

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale;

## Sez. B)

Prescrizioni: 3, 5;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE OPERAM, fase precedente la progettazione esecutiva.

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale.

Prescrizioni: 1, 2;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE OPERAM, fase di progettazione esecutiva.

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale.

Prescrizioni: 4, 6, 7;

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* IN CORSO D'OPERA

*Ente Vigilante:* Osservatorio Ambientale.

## Sez. C)

Alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto C) provvederà l'Osservatorio Ambientale.

Gli esiti saranno comunicati al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.



### Art. 3 (Disposizioni Finali)

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Soc. Società Autostrada Cispadana S.p.A., al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'ARPA Emilia Romagna ed alla Regione Emilia Romagna, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre Amministrazioni eventualmente interessate.

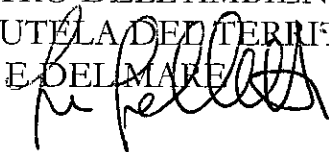
Il Proponente provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto nella Gazzetta Ufficiale, ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e della Regione Toscana sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE



IL MINISTRO DEI BENI  
E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI  
E DEL TURISMO

