



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2011 - 0000264 del 01/02/2011

OCI

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2011 - 0002230 del 02/02/2011

On.le Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo di Gabinetto
SEDE

Direzione Generale
per le Valutazioni Ambientali
c.a. dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N:

Ref. Mittente:

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 06.5722.3063 - 3064 - fax 06.5722.3082 - e-mail: ctva@minambiente.it

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla VIA - Autostrada A1 Milano
Napoli. Svincolo autostradale di Modena Nord -
Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.**

Trasmissione Parere n. 614 del 16 dicembre 2010.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 16 dicembre 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-02
CTVA-US_02_2010-0128.DOC



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 614 del 16.12.2010

Progetto:	Verifica di assoggettabilità alla VIA Autostrada A1 Milano-Napoli Svincolo autostradale di Modena Nord
Proponente:	Autostrade per l'Italia S.p.A.

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006 e s.m.i. delle relativo a "Autostrada A1 Milano-Napoli Svincolo autostradale di Modena Nord", presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., in data 22/07/2010, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. DVA-2010-18445 del 22/07/2010 acquisita dalla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) al prot. CTVA-2010-2711 del 04/08/2010;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128;

CONSIDERATO il comma 5 dell'art. 4 del D.Lgs 29 giugno 2010, n. 128, che dispone che "Le procedure di VAS, VIA e AIA avviate precedentemente all'entrata in vigore del presente decreto sono concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell'avvio del procedimento";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la documentazione esaminata, acquisita al prot. DVA-2010-18445 del 22/07/2010;

VISTA la documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVA-2010-3477 del 08/10/2010 che comprende in particolare:

- Elenco elaborati
- Studio del Traffico
- Relazione idrogeologica e idraulica;

VISTA la documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVA-2010-4061 del 16/11/2010 che comprende in particolare:

- Elenco elaborati
- Screening ambientale
- Relazione idrogeologico-idraulica
- Manufatti di scarico delle acque di piattaforma
- Planimetria cave e discariche;

VISTO il Verbale di Accordi tra il proponente la Regione Emilia Romagna ed il Comune di Modena del 10/10/2010 per la "Regolamentazione dei rapporti derivanti dalla realizzazione del nuovo ramo di adduzione

alla stazione Modena Nord".

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i. è avvenuta in data 24/07/2010 sulla Gazzetta Ufficiale n. 87 della Repubblica Italiana;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i. è avvenuta in data 24/08/2010 sull'Albo Pretorio del Comune di Modena;

PRESO ATTO che ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008 è pervenuta la nota del Comune di Modena acquisita al prot. DVA-2010-26318 del 02/11/2010, contenente le osservazioni di seguito riportate insieme con le relative controdeduzioni:

1. ASPETTI INFRASTRUTTURALI: Valutate le indicazioni contenute negli elaborati allegati al progetto preliminare si esprime un generale parere favorevole alla soluzione adottata, sottolineando al contempo alcune criticità che dovranno essere risolte in fase di redazione del progetto definitivo:

- il dimensionamento del ramo di collegamento tra le due rotatorie risulta, dalle nostre verifiche modellistiche, insufficiente. In particolare si evidenzia che è necessaria una corsia aggiuntiva sul ramo sud in direzione tangenziale, al fine di limitare le reciproche perturbazioni ai flussi di traffico tra le due intersezioni regolate a rotatoria, che risultano essere relativamente vicine;

- riteniamo che l'accesso dalla nuova piazzola di sosta all'area verde compresa tra la nuova viabilità e la tangenziale debba essere migliorato, a garantire un accesso ed una uscita dall'area stessa sufficientemente agevole e sicuro, con la realizzazione di due rampe anzichè una sola, come indicato nel progetto.

Inoltre si sottolinea la necessità di organizzare tutti i rami di uscita dalle rotatorie con una sola corsia come previsto dalla normativa vigente.

Controdeduzione 1. eventuali variazioni del progetto dovranno essere risotto poste alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA.

2. ASPETTI INQUINAMENTO ACUSTICO: I ricettori dislocati in prossimità del tratto stradale in variante risultano collocati ad una distanza compresa tra i 70 e i 100 metri dal confine stradale dell'infrastruttura di progetto. Le stime previsionali dei livelli sonori attesi in corrispondenza di tali ricettori risultano nell'ordine dei 63-64 dBA nel periodo diurno e nell'ordine dei 58-59 dBA nel periodo notturno e pertanto evidenziano il rispetto dei limiti previsti dal disposto del DPR 14212004 per tratti stradali in variante che, per i ricettori presenti entro la prima fascia territoriale di 100 metri dal confine stradale, sono pari a 70 dBA nel periodo diurno e 60 dBA nel periodo notturno. Considerato che in relazione ad usi abitativi i limiti i limiti fissati dal DPR 14212004 per strade esistenti e tratti in variante risultano di fatto elevati e devono più verosimilmente ritenersi quali obiettivi di un'azione di risanamento piuttosto che standard da conseguire in occasione di realizzazione di nuove infrastrutture, al fine di attenuare l'impatto acustico generato in corrispondenza dei ricettori dislocati in prossimità del tratto stradale in variante, si prescrive l'applicazione di asfalto drenante a bassa rumorosità per un tratto di strada di lunghezza non inferiore a 600 metri a partire dalla rotatoria esistente, su entrambe le corsie dell'infrastruttura di progetto, compresa la rotatoria di progetto.

Controdeduzione 2. il proponente, come da prescrizione di cui al presente parere, è tenuto all'impiego di asfalto drenante a bassa rumorosità per un tratto di strada di lunghezza non inferiore a 600 metri a partire dalla rotatoria esistente, su entrambe le corsie dell'infrastruttura di progetto, compresa la rotatoria di progetto.

3. ASPETTI IDRAULICI ED IDROGEOLOGICI: L'area è drenata dal Rio Marzano, corso d'acqua il cui bacino è stato oggetto di numerosi interventi infrastrutturali tali da modificarne notevolmente il regime idraulico. L'intervento in oggetto, che modifica ulteriormente tale regime, dovrà garantire l'invarianza idraulica del bacino nella sezione finale e garantire un corretto deflusso delle portate di piena attraverso

[Handwritten signatures and initials]

sezioni idrauliche e manufatti adeguati a garantire le portate affluenti in condizioni di sicurezza idraulica. Per quanto riguarda gli aspetti idrogeologici l'intervento in progetto non determina particolari criticità; tuttavia è necessario che i fossi di raccolta delle acque meteoriche a lato della nuova infrastruttura siano predisposti per la raccolta di eventuali inquinanti allo stato liquido provenienti dalla sede stradale.

Controdeduzione 3.: si ritengono idonee ed adeguatamente progettate le misure mitigative nei confronti della componente ambiente idrico (per esse è stato previsto un tempo di ritorno di 100anni a fronte dei 50anni previsti dal RUE).

4. ASPETTI PAESAGGISTICI E DI TUTELA TERRITORIALE: L'intervento in progetto determinerà una ulteriore frammentazione del territorio rurale, per cui si raccomanda di tutelare per quanto possibile gli elementi caratteristici del territorio quali la trama dell'appoderamento, la rete scolante, le presenze arboree, ecc. L'intervento non interferisce con beni vincolati o aree protette.

Controdeduzione 4.: il proponente, come da prescrizione di cui al presente parere, è tenuto a tutelare per quanto possibile gli elementi caratteristici del territorio quali la trama dell'appoderamento, la rete scolante, le presenze arboree, ecc..

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico

per quanto alla pianificazione comunale

Secondo il Piano Strutturale Comunale (PSC), il progetto ricade in una zona ad **alta vocazione produttiva agricola** (VIII) definite e nello specifico aree di interesse ambientale (b). In prossimità dell'area di immissione è lambita un ambito urbano considerato di tutela e ricostituzione ambientale (II.a.2 zona F). Lo strumento riporta inoltre la realizzazione di una **viabilità extraurbana principale**. Secondo il Piano Operativo Comunale (POC), il progetto interferisce in parte con una **zona destinata alla localizzazione di opere e servizi pubblici**. In prossimità dell'area di immissione è lambita un'area soggetta a Piano Urbanistico attuativo. Il testo coordinato delle norme di PSC, POC, Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), ammette comunque per le aree agricole la realizzazione di linee di comunicazione viaria e ferroviaria.

per quanto alla pianificazione di settore

L'intervento è inserito nel Piano Fluidità in autostrada ed alla Stazione di Autostrade per l'Italia che ha come obiettivo:

- o aumentare la capacità alle stazioni (con interventi sulla sezione delle strade afferenti e sul numero di porte alle stazioni stesse);
- o ridurre le code lungo le piste di esazione;
- o gestire le emergenze (con riduzione dei tempi di intervento sugli eventi).

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

per quanto riguarda le motivazioni dell'opera:

Obiettivo principale del progetto è l'eliminazione dei fenomeni di accodamento oggi registrati lungo il ramo di collegamento dal casello autostradale di Modena Nord all'intersezione a rotatoria sulla strada Cave Ramo.

per quanto riguarda lo studio trasportistico:

Lo studio comprende un modello di micro simulazione condotta con l'ausilio del SW VISSIM (PTV, Planug Transport Verkehr AG) attraverso il quale si è ricostruita in dettaglio la porzione di rete interessata dalla

ipotesi di intervento. I dati inseriti nel modello sono stati quelli di una specifica campagna di rilevamento del traffico effettuata nel marzo 2009 e quelli della Società Autostrade per l'Italia in diversi periodi del 2008:

- o 11-17 febbraio;
- o 19-25 maggio;
- o 14-20 luglio;
- o 13-19 ottobre.

Le micro simulazioni sono state effettuate:

- o per la situazione attuale: per la quale si verifica un numero elevato di fermate che evidenzia fenomeni di congestione;
- o per lo scenario con l'allargamento della viabilità esistente (soluzione progettuale scartata): la quale mostra un lieve miglioramento complessivo delle condizioni di deflusso (aumento della velocità media del 4% rispetto alla situazione attuale e diminuzione del tempo totale di percorrenza del -2.3%);
- o per lo scenario con inserimento nuova rotatoria e viabilità (soluzione progettuale oggetto della presente procedura): la quale mostra un netto miglioramento complessivo delle condizioni di deflusso (aumento della velocità media del 44% rispetto alla situazione attuale e diminuzione del tempo totale di percorrenza del 32.6%);

L'ipotesi progettuale con inserimento nuova rotatoria e viabilità è stata privilegiata anche perché tiene conto del nuovo ramo di collegamento con lo svincolo Camponoglian - Sassuolo in progetto per ANAS S.p.a..

in merito alle caratteristiche del progetto:

Il progetto riguarda la realizzazione di un nuovo raccordo stradale in variante, tra la stazione di pedaggio di Modena Nord al km 156+500 sull'autostrada A1 Milano - Napoli e la viabilità esistente e di una rotatoria che collega questo nuovo ramo di adduzione con la viabilità esistente e con il previsto svincolo sulla Camponoglian - Sassuolo. L'opera ricade nel comune di Modena.

Il nuovo tracciato stradale è costituito da un rettilineo tangente alla curva sinistrorsa esistente di raggio 68.50 m all'uscita dalla stazione di esazione, per collegarsi mediante una sequenza di due flessi con raggi rispettivamente di 200 e 400m e di 180 e 100m alla rotatoria di progetto. Il tratto all'ingresso/uscita dal casello è costituito da una sezione tipo con n.2 corsie in entrata e n.4 in uscita dalla stazione di esazione. La sezione tipo adottata, prevede, per il nuovo ramo di adduzione una sezione stradale tipo B. Il pavimentato è da 22,0 m, ripartito in 2 corsie di marcia da 3,75 m, una banchina esterna di 1,75 m ed una interna di 0,50 m per carreggiata. Le 2 carreggiate sono divise da uno spartitraffico di 2.50m. E' previsto l'ampliamento del piazzale di stazione (in destra in uscita) previa demolizione/ rimozione degli elementi laterali in destra presenti. In particolare è prevista la rimozione di apparecchi illuminanti, del sicurvia attualmente presente, del torrino presa aria e della recinzione.

in merito alla cantierizzazione

Il cantiere è stato nello specifico localizzato in prossimità della stazione autostradale e ricade in un'area attualmente utilizzata per la sosta dei mezzi pesanti. L'area occupa una superficie di quasi 26.000 mq e risulta già livellata per ospitare il cantiere.

Gli interventi verranno realizzati in cinque fasi funzionali così organizzate:

- FASE 1: Realizzazione viabilità di collegamento; non sono previste interferenze con il traffico
- FASE 2: Realizzazione rotatoria senza interferenze con i flussi veicolari. Realizzazione ramo 1 e ramo 2 in regime di restringimento di carreggiata
- FASE 3: Completamento ramo 1 e ramo 2 - necessaria riduzione di carreggiata
- FASE 4: Adeguamento viabilità esistente con nuova viabilità di collegamento con la stazione - necessarie deviazioni del traffico a fasi alterne
- FASE 5: Adeguamento viabilità esistente con nuova viabilità di collegamento con la stazione - necessarie deviazioni del traffico a fasi alterne.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Il bilancio delle terre porta ad identificare il seguente quadro:

Scavo (da movimenti terra): mc 6.383,44
Materiale da scavi per rilevati: mc 5.805,60
Terreno vegetale da scavi: 577,83
Totale Riutilizzi: mc 6.383,44

Fabbisogno rilevato: mc 9.985,48
Materiale da cava
Materiale per rilevato da cava: mc 4179,88
Misto stabilizzato: mc 3.811,25
Misto fiume con funzione drenante: mc 3.387,81
Trasporto a discarica: mc 0 (Tutto il materiale proveniente dagli scavi, sarà riutilizzato):
Trasporto da cava: mc 4.179,88
Fresato a discarica: mc 1.671,14

I volumi di scavo saranno conferiti nei siti di deposito "tre olmi" nel comune di Modena e "Cassa di espansione Secchia" nel comune di Campo Galliano ed i relativi tragitti di conferimento sono indicati nell'elaborato "Planimetria Cave e Discariche".

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti:

Atmosfera

Il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Modena è stato approvato ed in vigore dal 9 maggio 2007.

Il proponente afferma che *"In considerazione della finalità e dimensione dell'opera si ritiene che la problematica di maggiore significatività sia l'impatto in fase di cantiere."* E che *"Una corretta conduzione delle attività di cantiere limiterà in ogni caso la situazione di impatto. Inoltre in corrispondenza di tale ricettore [ristorante in prossimità della stazione autostradale] potranno essere realizzate barriere antipolvere costituite da normali recinzioni di cantiere di 2 m a cui vengono però apposti i cosiddetti teliombra (in HDPE verde tipo Raschel).*

Nel corso della fase di costruzione dovranno essere inoltre predisposte le seguenti misure atte a contenere la polverosità:

- Copertura dei mezzi destinati al trasporto dei materiali di approvvigionamento e di risulta con appositi teli;
- Utilizzo di camion e mezzi meccanici omologati per il rispetto dei limiti di emissioni in vigore;
- Mantenimento di velocità ridotte sulla viabilità di servizio al fine di contenere il sollevamento delle polveri.

Suolo e sottosuolo

La stratigrafia dei materiali ubicati in corrispondenza delle zone ove saranno realizzate le opere può essere così schematizzata:

- Terreno vegetale e/o di riporto;
- Argille limose, limi argillosi e limi sabbiosi: tali terreni costituiscono la matrice preponderante dei terreni della bassa pianura, a valle di Modena.
- Sabbie più o meno limose, sabbie ghiaioso-limose: questi terreni si trovano diffusamente in zone non affioranti, intercalati per lo più nei terreni descritti al punto precedente;
- Ghiaie più o meno sabbiose: si tratta di emersioni del tetto del livello ghiaioso-sabbioso. Sono costituiti da ciottoli in generale ben arrotondati, con dimensioni variabili da qualche mm alla decina di cm, principalmente di natura calcarea, e subordinatamente arenacea e ofiolitica.

Ambiente idrico

Il corso d'acqua importante è rappresentato dal fiume Secchia che, nel tratto, è caratterizzato da un alveo

arginato numerosi meandri in parte arginati. Dal punto di vista idraulico, al fiume Secchia sono connessi numerosi eventi alluvionali. Per la riduzione del rischio di inondazione nel territorio Modenese, tra Rubiera e Marzaglia è stata realizzata una cassa di espansione con volume di invaso complessivo di 16x106 m3. Con riferimento ad una serie di indagini eseguite nel 1998 nell'ambito di lavori riguardanti la linea Milano - Bologna rilocata, sono stati ricavati valori del livello massimo della falda compresi tra i -1,4 m e -4,5 m dal piano di campagna, con un valore medio stimabile intorno ai -2,8 m. Il valore minimo della falda si aggira invece fra i -2,0 m e i -6,4 m con un valore medio di -4,1 m.

Inoltre l'area interessata dall'intervento ricade:

- o Secondo il RUE del Comune di Modena, in area Classe I "Bacino e relativo tronco di chiusura caratterizzato dalla possibilità di ricevere apporti idrici considerevoli" e zona B "Aree caratterizzate da ricchezza di falde idriche";
- o secondo il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Modena, che a seguito della L.R. 20/2000 ha valenza di Piano di assetto Idrogeologico, in area A3 di elevata criticità idraulica di tipo B, nelle quali "gli strumenti urbanistici comunali indicano gli interventi tecnici da adottare sia per ridurre l'effetto della impermeabilizzazione delle superfici nei confronti dell'incremento dei tempi di corrivazione dei flussi idrici superficiali sia per mantenere una ottimale capacità di smaltimento del reticolo di scolo legato al sistema della rete dei canali di bonifica".

Per evitare il rischio di inquinamento in fase di cantiere sarà predisposta:

- o un'accurata organizzazione delle aree di cantiere, comprendente: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro,
- o la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro e la predisposizione di apposite procedure per la realizzazione degli spostamenti delle condotte esistenti e per la gestione di eventuali situazioni di emergenza.
- o controlli periodici agli impianti e definizione di adeguate procedure per la gestione di materiali e sostanze potenzialmente inquinanti.

L'opera è dotata di apposito sistema di smaltimento delle acque meteoriche e di relative vasche di laminazione dimensionate per un tempo di ritorno pari a 100 anni. Il sistema di raccolta:

- o Nei tratti in rilevato consiste di embrici posizionati lungo i rilievi ad intervalli regolari e scaricate nei fossi di guardia posti al piede dei rilievi.
- o Nei tratti in curva e sulla rotatoria consiste di pozzetti in calcestruzzo attraverso caditoie e convogliate nelle tubazioni in PVC sottostanti.
- o Nei tratti di interferenza del nuovo consiste in un sistema di drenaggio che si ricollega a quello esistente.

Data la notevole fragilità dell'area nei confronti dei fenomeni inquinanti, per preservare le falde idriche, è previsto un sistema di contenimento per gli sversamenti accidentali: i fossi di guardia e i collettori recapitano in vasche in c.a. munite di paratoie in acciaio ubicate in corrispondenza dei condotti di scarico azionate elettronicamente e collegate ad un comando a distanza posto negli uffici del piazzale di esazione, che sarà sempre presidiato. Nel caso di sversamento accidentale verranno azionate automaticamente le chiuse e l'azione di contenimento dei liquidi è affidata all'invaso delle vasche e dei fossi di guardia rivestiti in cls. Il proponente ha esclusa la scelta di trattare le acque di prima pioggia poiché la morfologia del territorio non permette lo svuotamento di eventuali vasche di disoleazione a gravità ma solo tramite impianto di sollevamento. Inoltre egli afferma che "Trattandosi di una viabilità in cui non è prevista la sosta, il carico inquinante è molto ridotto e non si ritiene necessario un trattamento sistematico delle acque. inoltre per la viabilità attuale non era previsto il trattamento delle acque e, poiché i recapiti sono costituiti da ricettori già utilizzati a tale scopo, non si prevede un incremento del carico inquinante rispetto alla situazione attuale."

Rumore e vibrazioni

Il piano di classificazione acustica comunale, inserisce il territorio in questione nello stato di fatto in classe III (limiti Diurno 60 dB(A) - Notturmo 50 dB(A)) eccezion fatta della fascia di pertinenza delle infrastrutture viarie; nello stato di progetto l'intera area viene fatta invece ricadere in classe IV (limiti Diurno 65 dB(A) - Notturmo 55 dB(A)).

Le valutazioni acustiche sono state effettuate con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN. Le analisi sono state effettuate a livello tipologico considerando i seguenti dati di input per i flussi veicolari.

Per quanto concerne i limiti acustici sono stati adottati quelli del DPR 142/04 tabella 2. La fascia di pertinenza è pertanto pari a 250 m per lato.

Dalle simulazioni emerge che non sono da attendersi situazioni di impatto ad eccezione di un superamento nel periodo diurno in corrispondenza del secondo piano del ricettore R1 (ristorante).

In merito al rumore, per limitare gli impatti in fase di cantiere è necessario adottare alcune precauzioni, quali:

- o corretta organizzazione dei cantieri;
- o riduzione delle operazioni di caricamento dei materiali di scavo sui camion e concentrazione di tali attività in zone ad esse dedicate ove potranno essere adottate misure di mitigazione;
- o utilizzo di macchine che presentino livelli di emissione rispondenti ai limiti di omologazione previsti dalle più recenti norme comunitarie.

Vegetazione flora e fauna, paesaggio, ecosistemi

Il sito più prossimo all'area di progetto è il SIC cod. ITA 4030011 "Casse di Espansione del Secchia localizzato comunque alla distanza di circa 3 km sul lato opposto dell'autostrada in prossimità di Marzaglia. Lo studio floristico-vegetazionale del territorio è stato condotto attraverso un'analisi bibliografica supportata da fotointerpretazione e da sopralluoghi di verifica.

La componente vegetazionale maggiormente interferita è quella agricola. Marginale è invece la sottrazione di vegetazione riparia.

Paesaggio

Il proponente afferma che *"Il territorio in esame si presenta privo di rilevanti connotazioni paesaggistiche; la sua morfologia è piatta e priva delle strutture morfologiche dei dossi. La notevole presenza di infrastrutture di trasporto (Autostrada, Tangenziale, svincoli, ed una fitta rete di viabilità secondarie) ha fortemente trasformato il paesaggio isolando sempre più la funzione agraria. Se si considera l'area vasta, l'appoderamento è comunque sufficientemente ampio e regolare con una trama fondiaria orientata prevalentemente secondo l'asse nord-est - sud-ovest."*

Una prima porzione del nuovo asse viario di circa 400 m interessa un tratto in affiancamento alla tangenziale: il disturbo percettivo è quindi nullo. Gli interventi di mitigazione dovranno comunque essere finalizzati alla **riqualificazione a verde delle aree residuali** dei cantieri e a quelle restituite dalla demolizione delle sovrastrutture stradali attuali.

Il secondo tratto comprende la rotatoria e i quattro rami di immissione e il primo tratto di viabilità di circa 250 m di lunghezza. Questa parte dell'opera si inserisce in un paesaggio agricolo interrompendo la trama fondiaria. La tipologia a raso/rilevato basso rende comunque modesto il disturbo percettivo. Gli interventi di mitigazione saranno pertanto circoscritti ad una **risistemazione a verde della rotatoria, delle aree intercluse e delle scarpate**. Un ulteriore indirizzo alla mitigazione è la ricostituzione dei filari che segnano la trama fondiaria.

Nel complesso gli interventi di mitigazione comprenderanno:

- o Impianti arbustivi
- o Impianti arbustivi
- o Ricostituzione/potenziamento di filari alberati
- o Sistemazione a prato delle scarpate e delle aree di intervento

Ed avranno la seguente consistenza:

L'area interessata dal progetto presenta numerose e differenti emergenze archeologiche, storiche e testimoniali. Non si evidenziano interferenze con siti in cui è previsto un controllo archeologico preventivo.

VALUTATO CHE:

L'intervento è inserito nel Piano Fluidità in autostrada ed alla Stazione di Autostrade per l'Italia che ha come obiettivi aumentare la capacità alle stazioni, ridurre le code lungo le piste di esazione e gestire le emergenze (con riduzione dei tempi di intervento sugli eventi).

Obiettivo principale del progetto è l'eliminazione dei fenomeni di accodamento oggi registrati lungo il ramo di collegamento dal casello autostradale di Modena Nord all'intersezione a rotatoria sulla strada Cave

Ramo.

Lo studio trasportistico dimostra come il progetto, comporti un netto miglioramento complessivo delle condizioni di deflusso (aumento della velocità media del 44% rispetto alla situazione attuale e diminuzione del tempo tot di percorrenza del -32.6%); esso inoltre tiene conto del nuovo ramo di collegamento con lo svincolo Camponegliano - Sassuolo in progetto per ANAS S.p.a.

Il progetto riguarda la realizzazione di un nuovo raccordo stradale in variante, tra la stazione di pedaggio di Modena Nord al km 156+500 sull'autostrada A1 Milano - Napoli e la viabilità esistente e di una rotatoria che collega questo nuovo ramo di adduzione con la viabilità esistente e con i previsto svincolo sulla Campogalliano - Sassuolo. L'opera ricade nel comune di Modena.

L'area di cantiere occupa una superficie di quasi 26.000 mq e risulta già livellata.

Il proponente individua le misure di mitigazione da porre in atto in fase di cantiere onde limitare gli impatti sulla componente atmosfera, rumore e ambiente idrico.

L'opera è dotata di apposito sistema di smaltimento delle acque meteoriche e vi è un sistema di contenimento per gli sversamenti accidentali: i fossi di guardia ed i collettori recapitano in vasche in c.a. munite di paratoie in acciaio, azionate elettronicamente e collegate ad un comando a distanza posto negli uffici del piazzale di esazione, ubicate in corrispondenza dei condotti di scarico. I sistemi sono stati dimensionati secondo un congruo tempo di ritorno (100 anni).

In merito all'impatto acustico, dalle simulazioni emerge che non sono da attendersi situazioni di impatto ad eccezione di un superamento nel periodo diurno in corrispondenza del secondo piano del ristorante R1 (ristorante).

Il sito più prossimo all'area di progetto è il SIC cod. ITA 4030011 "Casse di Espansione del Secchia localizzato comunque alla distanza di circa 3 km sul lato opposto dell'autostrada in prossimità di Marzaglia.

La componente vegetazionale maggiormente interferita è quella agricola. Marginale è invece la sottrazione di vegetazione riparia.

Il proponente ha individuato degli interventi di mitigazione dell'impatto sul paesaggio e sulla componente vegetazionale comprendenti:

- Impianti arbustivi
- Ricostituzione/potenziamento di filari alberati
- Sistemazione a prato delle scarpate e delle aree di intervento

Non si evidenziano interferenze con siti in cui è previsto un controllo archeologico preventivo.

Il Verbale di Accordi tra il proponente la Regione Emilia Romagna ed il Comune di Modena del 10/10/2010 per la "Regolamentazione dei rapporti derivanti dalla realizzazione del nuovo ramo di adduzione alla stazione Modena Nord" attesti l'impegno dei competenti enti locali nella realizzazione dell'opera.

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE all'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Autostrada A1 Milano-Napoli Svincolo autostradale di Modena Nord" a condizione che, prima dell'inizio lavori, il proponente ottemperi alle seguenti prescrizioni.

1. dovrà essere predisposto, di concerto con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato a codesto ente, uno specifico studio dell'inquinamento atmosferico prodotto sia in fase di cantiere che di esercizio dell'opera e che tenga precipuamente conto dell'esistenza di ricettori sensibili nell'area e che dimostri la conformità dell'opera con il **Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Modena**.
2. Per il ricettore R1, per il quale le simulazioni acustiche effettuate hanno prodotto valori oltre i limiti, andranno predisposti e concordati appositi interventi quali **barriere antirumore e/o interventi puntuali specifici** (come ad esempio la sostituzione dei serramenti con finestre antirumore).
3. il proponente dovrà porre in essere tutte le misure mitigative e tutte le precauzioni indicate negli elaborati di progetto e specificatamente quelle concernenti la **limitazione degli impatti in fase di cantiere**;
4. il progetto delle opere di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma dovrà essere preventivamente approvato dalla competente **autorità di bacino**.
5. il proponente, è tenuto all'impiego di **asfalto drenante a bassa rumorosità** per un tratto di strada di lunghezza non inferiore a 600 metri a partire dalla rotatoria esistente, su entrambe le corsie dell'infrastruttura di progetto, compresa la rotatoria di progetto.
6. il proponente, è tenuto a tutelare per quanto possibile gli elementi caratteristici del territorio quali la trama dell'appoderamento, la rete scolante, le presenze arboree, ecc..

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Giuseppe Caruso

Guido Monteforte Specchi

ASSENTE

Saverio Altieri

Vittorio Amadio

Renzo Baldoni

Gian Mario Baruchello

Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Filippo Bernocchi

Stefano Bonino

Eugenio Bordonali

ASSENTE

Ezio Bussoletti

Rita Caroselli

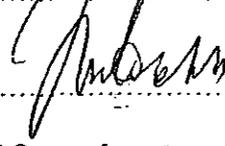
Antonio Castelgrande

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

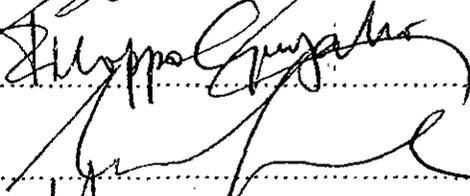
Dott. Cesare Donnhauser



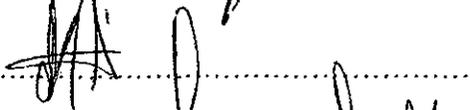
Ing. Graziano Falappa



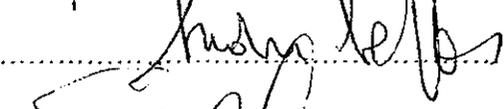
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



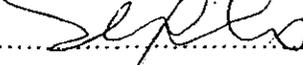
Prof. Antonio Grimaldi



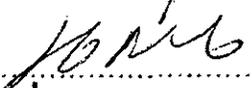
Ing. Despoina Karniadaki



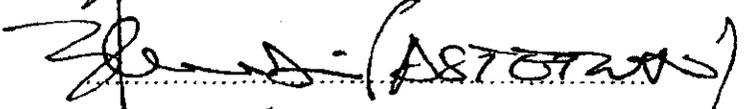
Dott. Andrea Lazzari



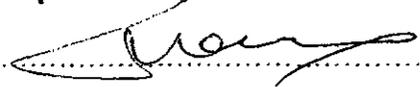
Arch. Sergio Lembo



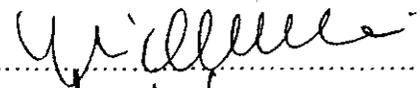
Arch. Salvatore Lo Nardo



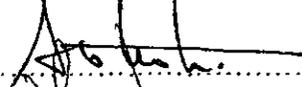
Arch. Bortolo Mainardi



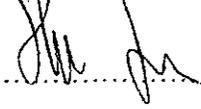
Prof. Mario Manassero



Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 7 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 31-01-2011

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

10/04/2011
L. 10/04/2011
10/04/2011