

## *Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna*

### *40^ seduta della VIII Legislatura*

Estratto dal resoconto integrale della seduta pomeridiana del 5 luglio 2006.

Presiede il vicepresidente dell'Assemblea legislativa Paolo Zanca, indi la presidente Monica Donini.

Segretario: Matteo Richetti.

\* \* \* \* \*

Hanno partecipato alla seduta i consiglieri:

- |                          |                           |
|--------------------------|---------------------------|
| 1) AIMI Enrico           | 22) MAZZOTTI Mario        |
| 2) BARTOLINI Luca        | 23) MEZZETTI Massimo      |
| 3) BORGHI Gianluca       | 24) MONACO Carlo          |
| 4) BORTOLAZZI Donatella  | 25) MONARI Marco          |
| 5) CARONNA Salvatore     | 26) MUZZARELLI Gian Carlo |
| 6) CORRADI Roberto       | 27) NANNI Paolo           |
| 7) DELBONO Flavio        | 28) NERVEGNA Antonio      |
| 8) DELCHIAPPO Renato     | 29) NOE' Silvia           |
| 9) DONINI Monica         | 30) PARMA Maurizio        |
| 10) DRAGOTTO Giorgio     | 31) PERI Alfredo          |
| 11) FIAMMENGHI Valdimiro | 32) PIRONI Massimo        |
| 12) FRANCESCONI Luigi    | 33) PIVA Roberto          |
| 13) GARBI Roberto        | 34) RENZI Gioenzo         |
| 14) GUERRA Daniela       | 35) RICHETTI Matteo       |
| 15) LEONI Andrea         | 36) RIVI Gian Luca        |
| 16) LOMBARDI Marco       | 37) SALOMONI Ubaldo       |
| 17) LUCCHI Paolo         | 38) SALSI Laura           |
| 18) MANCA Daniele        | 39) TAGLIANI Tiziano      |
| 19) MANFREDINI Mauro     | 40) VARANI Gianni         |
| 20) MASELLA Leonardo     | 41) ZANCA Paolo           |
| 21) MAZZA Ugo            | 42) ZOFFOLI Damiano       |

Hanno comunicato di non poter partecipare alla seduta i consiglieri Beretta, Bignami, Ercolini, Montanari, il presidente della Giunta Errani.

Sono, inoltre, assenti i consiglieri Barbieri, Filippi, il vicepresidente Villani.

---

**Oggetto n. 1420:** Legge regionale 21 aprile 1999, n. 3, articolo 164 ter. Approvazione del programma per la realizzazione delle autostrade regionali - Individuazione dell'autostrada Cispadana. (Proposta della Giunta regionale in data 5 giugno 2006, n. 782)

Progr. n. 64

Oggetto n. 1420: Legge regionale 21 aprile 1999, n. 3, articolo 164 ter. Approvazione del programma per la realizzazione delle autostrade regionali - Individuazione dell'autostrada Cispadana. (Proposta della Giunta regionale in data 5 giugno 2006, n. 782)

---

Prot. n. 10991

### L'Assemblea legislativa

Richiamata la deliberazione della Giunta regionale progr. n. 782 del 5 giugno 2006, recante in oggetto "Art. 164 ter LR 3/1999 - Proposta all'Assemblea legislativa di approvare il programma per la realizzazione delle autostrade regionali - Individuazione dell'autostrada Cispadana";

Visto il favorevole parere espresso al riguardo dalla commissione referente "Territorio Ambiente Mobilità" di questa Assemblea legislativa, giusta nota prot. n. 9999 del 21 giugno 2006;

Preso atto degli emendamenti presentati ed accolti nel corso della discussione assembleare;

#### Premesso:

- che con LR n. 3 del 21 aprile 1999 e s.m. sono stati individuati i compiti e le funzioni della Regione sulla rete viaria di interesse regionale;
- che l'art. 163 al comma 2 definisce quale rete viaria di interesse regionale la "grande rete" e la "rete di base principale" così come definite nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti approvato con delibera consiliare n. 1322 del 22 dicembre 1999, le strade trasferite dallo Stato e le autostrade regionali;
- che in particolare, come disposto dal comma 2 lett. b) dell'art. 162 e dall'art. 164 ter della legge regionale 3/1999 e s.m.i., le competenze in materia di autostrade regionali - intese come arterie stradali, previste nel PRIT, (definite ai sensi dell'art. 2 del Nuovo Codice della strada), e finalizzate ad assolvere le richieste di mobilità originate e destinate all'interno della regione ed il cui tracciato sia completamente compreso nel territorio regionale – si concretano non solo nelle attività di pianificazione e programmazione, ma riguardano anche:

- la individuazione del sistema di realizzazione;
- la determinazione dell'eventuale apporto finanziario regionale da imputare all'apposito fondo unico per la rete viaria di interesse regionale di cui all'art. 167 della legge regionale 3/1999 e s.m.i.;
- la progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione, con possibilità di operare ricorso sia all'istituto della concessione di costruzione e gestione sia agli altri sistemi di realizzazione previsti dalla legislazione vigente in materia di lavori pubblici;
- l'approvazione delle concessioni ed il controllo delle attività dei concessionari;
- la classificazione e declassificazione delle autostrade regionali;
- l'esercizio dei poteri espropriativi necessari per la realizzazione degli interventi, con possibilità di delega degli stessi ai concessionari i quali dovranno comunque provvedere nel rispetto della legislazione vigente in materia e quindi della legge regionale n. 37 del 2002 e del TU n. 327 del 2001;

Premesso altresì:

- che il PRIT '98 – 2010, nell'ambito della Grande Rete di collegamento regionale – nazionale, avente funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio e nei confronti della mobilità nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale, rinviene nella realizzazione della Cispadana l'azione fondamentale per introdurre un sistema di gronda (in stretta connessione con la Nuova E55) alternativo all'asse centrale dato dalla A1 e dalla A14;
- che per tale asse il PRIT prevede all'orizzonte di piano (2010) la realizzazione di una nuova infrastruttura a carreggiate separate a 2 corsie per senso di marcia e svincoli senza punti di conflitto sulle tratte Ferrara sud - Reggiolo (A22) – San Secondo Parmense (raccordo A15/A22 TIBRE);

Considerato che:

- la Regione Emilia-Romagna, nel dare attuazione alle previsioni del PRIT in merito all'asse viario Cispadano, proprio in relazione delle competenze nel settore della viabilità di interesse regionale, ha avviato indagini e analisi sulla base delle quali definire i sistemi e le modalità più adeguate sotto il profilo ambientale, tecnico, gestionale ed economico-finanziario per la sua realizzazione dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13;
- che tali attività hanno prodotto uno studio di fattibilità contenente sia gli elementi utili alla programmazione dell'asse viario Cispadano quale autostrada regionale, sia gli elementi utili all'individuazione dei criteri sulla base dei quali valutare il pubblico interesse delle eventuali proposte di promotori;

- che dalle risultanze dello studio di fattibilità nella parte riferita agli elementi utili alla programmazione dell'infrastruttura in oggetto, contenuti nell'allegato "Documento di sintesi dello studio di fattibilità", parte integrante del presente atto, è emersa la possibilità di realizzare l'asse viario Cispadano, nel tratto sopra citato, con caratteristiche di autostrada regionale avendone valutate la compatibilità con il corridoio stradale già individuato dal Prit, la sostenibilità sulla base di un'analisi costi - benefici nonché di sensibilità ambientale e la bancabilità dell'operazione dal punto di vista economico finanziario sulla base del volume di traffico atteso e del costo previsto; inoltre tale asse potrà avere una sua continuità, a seguito di ulteriori approfondimenti tecnici ed amministrativi, mediante la riqualificazione ad autostrada della superstrada "Ferrara mare";
- che pertanto per la realizzazione di tale autostrada regionale appare possibile il ricorso all'apporto progettuale, finanziario e gestionale di soggetti privati in possesso di adeguate capacità ed esperienze professionali ed imprenditoriali;
- che a tal fine risulta opportuno individuare con il presente atto, nell'ambito della rete viaria d'interesse regionale di cui all'art. 163 L.R. 3/99, l'autostrada Cispadana quale opera da realizzare con lo strumento della finanza di progetto secondo le procedure previste dalla normativa vigente (art. 37 bis e ss. L. 109/94 o altra normativa in vigore al momento della pubblicazione dell'avviso), e programmare la predetta opera ai sensi dell'art. 164 ter della citata L.R.;

Evidenziato, al fine dell'indicazione del limite dell'eventuale partecipazione finanziaria regionale per la realizzazione dell'Autostrada Cispadana che, dallo studio citato, risulta che gli indicatori finanziari presi in considerazione possono essere riscontrati positivamente dal mercato anche nell'ipotesi più cautelativa, ossia quella con la minore domanda di traffico e con un contributo pubblico massimo del 30% rapportato ad un investimento, stimato al 2006, di 1.100 milioni di Euro;

Ritenuto conseguentemente di rinviare ad un successivo atto della Giunta regionale, l'indicazione specifica dell'eventuale partecipazione finanziaria regionale nell'ambito della valutazione del piano economico finanziario predisposto dal promotore e dell'eventuale dichiarazione di pubblico interesse della proposta stessa, subordinatamente al reperimento dei necessari mezzi finanziari;



Dato atto:

- che la struttura regionale competente dell'Assessorato Mobilità e Trasporti provvederà alla pubblicazione di apposito avviso contenente i criteri nell'ambito di quelli indicati all'art. 37 ter della L. 109/94 o altra normativa in vigore al momento della pubblicazione dell'avviso stesso, sulla base dei quali la Regione Emilia-Romagna procederà alla valutazione delle proposta/e presentate ed eventualmente alla dichiarazione del pubblico interesse;
- che in caso di dichiarazione di pubblico interesse, da parte della Regione Emilia-Romagna, saranno attivate tutte le procedure e le attività amministrative previste dalla vigente legislazione statale e regionale in materia ambientale, urbanistica, di realizzazione di opere pubbliche, di espropriazione, anche con riferimento ai necessari adeguamenti degli strumenti di pianificazione e programmazione dei diversi livelli di governo territoriale;

Dato atto altresì:

- del Protocollo d'intesa tra la Regione Emilia-Romagna, le Province di Ferrara, Modena e Reggio Emilia per la definizione delle linee di azione congiunta finalizzate alla programmazione e successiva realizzazione dell'autostrada regionale cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 a quello di Ferrara sud sulla A13, allegato A alla presente deliberazione;
- che in tale protocollo le Province citate quali enti territorialmente coinvolti manifestano il proprio interesse alla realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana definendo nello stesso Protocollo, in conformità all'assetto istituzionale delle competenze in materia di realizzazione di autostrade regionali, i rispettivi ruoli e le principali linee di azione al fine di assicurare efficacia e speditezza delle procedure da attivare per l'affidamento in concessione di lavori pubblici attraverso lo strumento della finanza di progetto, subordinatamente all'approvazione del presente atto da parte dell'Assemblea regionale;
- del documento approvato dal Consiglio dell'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord, allegato B alla presente deliberazione;
- del documento approvato dal Consiglio Comunale di Novi di Modena, allegato C alla presente deliberazione;

Assunto il parere della Conferenza Regione - Autonomie Locali espresso nella seduta del 5 giugno 2006;

Previa votazione palese, a maggioranza dei presenti,

d e l i b e r a

- 1) di dare atto delle risultanze del "Documento di sintesi dello studio di fattibilità" allegato parte integrante al presente atto, di cui si condividono i contenuti;
- 2) di prendere atto del Protocollo d'intesa tra la Regione Emilia-Romagna, le Province di Ferrara, Modena e Reggio Emilia, allegato A alla presente deliberazione, per la definizione delle linee di azione congiunta finalizzate alla programmazione e successiva realizzazione dell'autostrada regionale cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 a quello di Ferrara sud sulla A13;
- 3) di prendere atto del documento approvato dal Consiglio dell'Unione dei Comuni Modenesi dell'Area Nord, allegato B alla presente deliberazione;
- 4) di prendere atto del documento approvato dal Consiglio Comunale di Novi di Modena, allegato C alla presente deliberazione;
- 5) di programmare, ai sensi dell'art. 164 ter della L.R. 3/99 e s.m. - sulla base dello studio di fattibilità conservato agli atti della Direzione Generale alla Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità con prot. n. 9487 VIB.4 del 31 maggio 2006, e più precisamente del Documento di sintesi di cui al punto 1) allegato al presente atto - la realizzazione dell'autostrada Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13, individuata nell'ambito della rete viaria d'interesse regionale di cui all'art. 163 L.R. 3/99;
- 6) di stabilire quale modalità di realizzazione dell'opera programmata lo strumento del Project Financing, secondo le procedure previste dalla normativa vigente;
- 7) di dare atto che la struttura regionale competente dell'Assessorato Mobilità e Trasporti provvederà a dare avvio alla procedura mediante pubblicazione di apposito avviso contenente i criteri nell'ambito di quelli indicati all'art. 37 ter della L. 109/94 o altra normativa in vigore al momento della pubblicazione dell'avviso stesso, sulla base dei quali la Regione Emilia-Romagna procederà alla valutazione delle proposte/e presentate ed eventualmente alla dichiarazione del pubblico interesse;

- 8) di stabilire per le motivazioni espresse in premessa che con successivo atto della Giunta regionale, subordinatamente al reperimento dei necessari mezzi finanziari, verrà indicata l'eventuale partecipazione finanziaria regionale alla realizzazione dell'opera programmata, nel limite massimo del 30% rapportato ad un investimento, stimato al 2006, di 1.100 milioni di Euro e per un importo comunque non superiore a 350 milioni di Euro;
- 9) di pubblicare per estratto il presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

-----

**Regione Emilia-Romagna**

**CORRIDOIO CISPADANA**  
**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A 22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA**

*Documento costituito da n. 14 fogli  
 comprese le copertine*

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
 VIABILITÀ  
 ING. CRISTINA BULLAERT

**CORRIDOIO  
 CISPADANA**

**COLLEGAMENTO  
 AUTOSTRADALE  
 TRA A22  
 DEL BRENNERO  
 ED A13  
 BOLOGNA-PADOVA**

**STUDIO DI FATTIBILITÀ**

DESCRIZIONE  
 DOCUMENTO DI  
 SINTESI

PROMOSSO DA:  
 REGIONE EMILIA-ROMAGNA  
 ASSESSORATO MOBILITÀ E  
 TRASPORTI  
 SERVIZIO VIABILITÀ

DATA:  
 MARZO 2006

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	1
2. STUDIO TRASPORTISTICO .....	3
3. ANALISI TERRITORIALE.....	5
4. VALUTAZIONE AMBIENTALE INTEGRATA.....	7
5. STUDIO GEOMETRICO FUNZIONALE DELL'ASSETTO PROGETTUALE .....	8
6. STUDIO FINANZIARIO .....	11
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	13

1. INTRODUZIONE

La Regione Emilia Romagna ha inserito fra le infrastrutture del PRIT 98 l'asse CISPADANA, una nuova infrastruttura di eminente interesse regionale a carreggiate separate a due corsie per senso di marcia che partendo da Ferrara, interseca la A13 e l'A22 per proseguire in territorio parmense e piacentino fino ad incontrare l'A21.

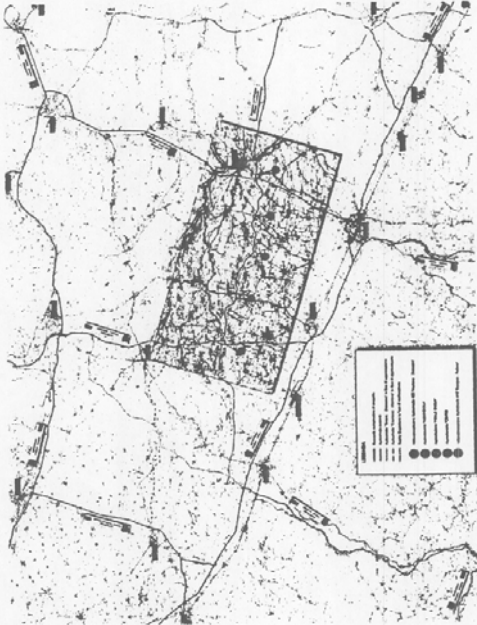


FIG. 1.1 Corografia generale

Successivamente la normativa regionale ha introdotto la possibilità di realizzare alcune infrastrutture di interesse regionale previste dal PRIT come autostrade regionali sulla base di uno specifico studio di fattibilità.

La legislazione vigente prevede, inoltre, che gli enti programmatori possano ricorrere per la realizzazione di opere pubbliche alla finanza di progetto (project-financing). Il ricorso a tale modalità realizzativa è di norma utilizzato quando l'opera da realizzare ha un costo talmente

**CORRIDOIO CISPADANA**

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA  
STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi

elevato che il solo ricorso al finanziamento pubblico ne renderebbe quasi impossibile la sua costruzione. In questi casi la legge permette di ricercare soggetti privati che interessati all'operazione siano disponibili a investire proprie risorse per la realizzazione dell'opera.

Il soggetto privato a cui viene affidata tale operazione si assume pertanto l'onere di finanziare, in tutto o in parte, la costruzione dell'opera pubblica e di gestirla per un numero di anni sufficiente per farlo rientrare dell'investimento iniziale con un equo guadagno.

Lo strumento che definisce e sancisce la realizzabilità dell'opera, attraverso il ricorso alla concessione di costruzione e gestione, e ne stabilisce i parametri è il piano economico finanziario, il quale attraverso l'inserimento di una serie di dati di base (costo dell'intervento, tempi di costruzione, numero di utenti che fruiranno dell'opera) trova un suo equilibrio attraverso una serie di parametri (durata della concessione, tariffa da applicare agli utenti, capitale sociale, importo del contributo pubblico) definendo il suo rendimento. E' l'entità di tale parametro che determina o meno l'interesse di un soggetto privato ad investire sull'opera da realizzarsi.



FIG. 1.2 Inquadramento territoriale dell'intervento

La Regione Emilia Romagna nell'ipotesi di poter ricorrere alla realizzazione dell'autostrada Regionale CISPADANA nel tratto fra Ferrara e Reggio-Rolo, collegando così l'autostrada A13 con quella del Brennero A22, attraverso un project-financing ha ritenuto opportuno prima di bandire tale iniziativa verificare se l'operazione era realizzabile in linea tecnica e il linea economica.

Il presente documento di sintesi intende illustrare lo studio tecnico-finanziario predisposto al fine di verificare la fattibilità della previsione della Cispadana come un nuovo raccordo autostradale in luogo di una viabilità con configurazione funzionale e geometrica di strada extraurbana secondaria.

I contenuti metodologici ed operativi affrontati nello Studio di Fattibilità sono stati orientati ad offrire una valutazione integrata dei potenziali effetti che l'opera, nella configurazione autostradale, produrrà sul territorio, al fine di informare correttamente il processo decisionale che ne dovrà legittimare definitivamente la programmazione sia localizzativa, che tecnico-economica.

Lo studio di fattibilità ha ripercorso puntualmente le motivazioni tecniche ed ambientali che furono alla base della programmazione dell'asse extraurbano della Cispadana, rispondendo in particolare ai seguenti interrogativi:

- se la fascia a suo tempo individuata per la Cispadana è ancora percorribile e libero da insediamenti o preesistenze;
- se il territorio attraversato dall'infrastruttura ha potenzialità di sviluppo e che connessione intercorre fra la sua infrastrutturazione viaria e la sua crescita economica industriale;
- se la fascia già individuata e consolidata nel territorio si presta ad accogliere un tracciato con sezione di tipo autostradale di 1<sup>a</sup> categoria, a 4 corsie oltre l'emergenza;
- se lo sviluppo degli insediamenti urbani è tale da essersi avvicinato troppo al tracciato stradale/autostradale da imporre una sua traslazione;
- se si riescono ad utilizzare i tratti in costruzione e quelli già realizzati;
- se dall'analisi dei costi e benefici si ricava una sostenibilità dell'opera;



# **CORRIDOIO CISPADANA**

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA

## **STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi**

- se il tracciato attraversa zone ad alta sensibilità ambientale e, in tal caso, se si verifica la necessità di consigliare un suo eventuale spostamento;
- se dal punto di vista ambientale il tracciato è compatibile analizzando, seppur sommariamente, le varie componenti ambientali;
- a quanto ammonta il volume di traffico che interesserà l'infrastruttura;
- qual è il costo presunto dell'opera nell'ipotesi del tracciato autostradale;
- se alla luce dell'effettivo evolversi della domanda, l'infrastruttura autostradale si giustifica anche tenendo conto degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie e idrovie presenti e previste dal PRIT.

Lo studio economico finanziario dovrà fornire indicazioni circa la bancabilità dell'operazione;

Lo studio, costruito cercando di ripercorrere puntualmente il quadro delle problematiche precedentemente descritto, ha consentito di esprimere un giudizio positivo in merito alla sostenibilità tecnica, ambientale, finanziaria e strategica dell'asse Cispadano, nella sua configurazione di raccordo autostradale.

In relazione alla complessità ed alla molteplicità di tali aspetti, lo Studio di Fattibilità è stato articolato in sezioni omogenee, sinteticamente descritte nei paragrafi seguenti, che trovano conclusione nella fase finale di Valutazione Ambientale Integrata.

## **2. STUDIO TRASPORTISTICO**

Le valutazioni ed elaborazioni effettuate sotto il profilo trasportistico si configurano, nell'ambito più generale dello Studio di Fattibilità, quale supporto tecnico e specialistico di verifica della domanda di mobilità attesa sul collegamento di progetto.

In particolare l'intero studio trasportistico è stato impostato e redatto per fornire gli input primari per sviluppare l'analisi costi - benefici per la collettività, le verifiche sulla fattibilità finanziaria dell'intervento e le valutazioni connesse alla ricettività ambientale che il territorio presenta rispetto alla domanda di traffico attesa sull'infrastruttura di progetto.

Per quanto riguarda il primo aspetto, cioè la valutazione dei costi e dei benefici per la collettività, cioè delle esternalità connesse a ciascuna delle due ipotesi di realizzazione dell'Asse Cispadano, si è proceduto all'identificazione e valutazione di alcuni macro indicatori di carattere trasportistico mediante i quali caratterizzare e porre a confronto, in una logica di analisi comparativa, le ricadute sulla collettività in termini di costi di realizzazione e gestione e di benefici in termini di variazione nei tempi di percorrenza, cioè di risparmi nei tempi di viaggio.

Con riferimento al secondo aspetto, cioè alla sostenibilità finanziaria dell'ipotesi di realizzazione del tracciato di tipo autostradale, le risultanze dello studio hanno reso disponibile le previsioni di traffico pagante, e quindi degli introiti da pedaggio, per ciascun orizzonte previsionale di analisi considerato. Tali valori hanno costituito, unitamente ai costi di costruzione e gestione dell'intervento, uno degli input primari per la redazione del Piano Finanziario dal quale si sono tratte le considerazioni in merito alla reale bancabilità dell'iniziativa.

Infine, in relazione agli aspetti di carattere ambientale, lo studio di traffico predisposto, sempre mediante l'individuazione dei volumi di traffico atteso sull'Asse Cispadano nelle due ipotesi di realizzazione, ha consentito di avviare le necessarie verifiche sulla ricettività ambientale che caratterizza il territorio in cui l'infrastruttura di progetto trova collocazione.

Risulta, pertanto, evidente come l'attenzione sia stata posta alla descrizione ed analisi puntuale tanto della domanda di mobilità che caratterizza il territorio in esame, in termini di localizzazione ed entità delle relazioni origine - destinazione, quanto del sistema di trasporto, nell'assetto attuale e nella configurazione futura, deputato a rispondere alle esigenze di spo-

**CORRIDOIO CISPADANA**  
**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA**  
**STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi**

- stamento espresse dal territorio stesso.
- Le elaborazioni effettuate, supportate da simulazioni finalizzate alla restituzione dei volumi di traffico sull'infrastruttura di progetto, sono state condotte rispetto a 3 scenari base di evoluzione della domanda di trasporto espressa dal territorio:
- lo scenario di domanda attuale, ossia rappresentativo della domanda attuale sulla rete di trasporto esistente (anno 2005);
  - lo scenario di domanda tendenziale, rappresentativo dell'evoluzione attesa del mercato della mobilità e tale da interpretare l'andamento prospettato come evoluzione libera del sistema dal PRIT98 della Regione Emilia Romagna, cioè in assenza di attivazione di concrete politiche di riequilibrio modale per passeggeri e merci (di seguito "crescita alta");
  - lo scenario di domanda programmatica, rappresentativo dell'evoluzione attesa del mercato della mobilità e tale da interpretare l'andamento prospettato dallo "Scenario Programmatico" del PRIT98 della Regione Emilia Romagna (di seguito "crescita bassa") che prefigura una situazione di riequilibrio modale dal sistema su gomma al trasporto ferroviario e idroviario.
- Per lo scenario Tendenziale e lo scenario Programmatico, lo studio trasportistico ha previsto l'analisi di 3 orizzonti temporali evolutivi:
- il breve termine, individuato con l'anno 2015;
  - il medio termine, individuato con l'anno 2025;
  - il lungo termine, individuato con l'anno 2035

Le risultanze ottenute dalla simulazioni di traffico prefigurano, con riferimento alle due previsioni di evoluzione della mobilità, significativi volumi di traffico che delineano, sull'Autostrada Regionale Cispadana, una domanda potenziale dell'ordine dei:

- 25.500, 31.500 e 35.500 veicoli teorici medi giornalieri effettivi, rispettivamente, al 2015, 2025 e 2035 nell'ipotesi di bassa crescita della domanda;

- 31.500, 47.500 e 58.800 veicoli teorici medi giornalieri effettivi, rispettivamente, al 2015, 2025 e 2035 nell'ipotesi di alta crescita della domanda.
- Inoltre dallo studio di traffico si evince che, tenendo conto anche degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie e idroviarie presenti e previste dal PRIT, il livello di servizio che si determinerebbe sull'asse Cispadano, ad una carreggiata con due corsie, risulterebbe significativamente critico.



Infine si è ritenuto opportuno approfondire l'analisi dei volumi di traffico attesi sull'Autostrada Regionale Cispadana nell'ipotesi di ulteriore e diretta connessione con il sistema autostradale regionale con l'estensione della piattaforma autostradale sia in direzione Ovest sia in direzione Est, ampliando, quindi, lo sviluppo dell'infrastruttura di progetto oltre i due rami autostradali dell'A22 del Brennero e dell'A13 Bologna-Padova in considerazione del raccordo alla "super strada" Ferrara – Mare ed al suo eventuale futuro adeguamento a rango di autostrada.



**CORRIDOIO CISPADANA**

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA

STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi

**3. ANALISI TERRITORIALE**

Il progetto della Cispadana si colloca sia nel quadro delle politiche regionali di settore (PRIT 1998) che nell'ambito degli obiettivi strategici programmati per potenziare la rete infrastrutturale nazionale ed europea (TEN, la rete transeuropea dei trasporti).

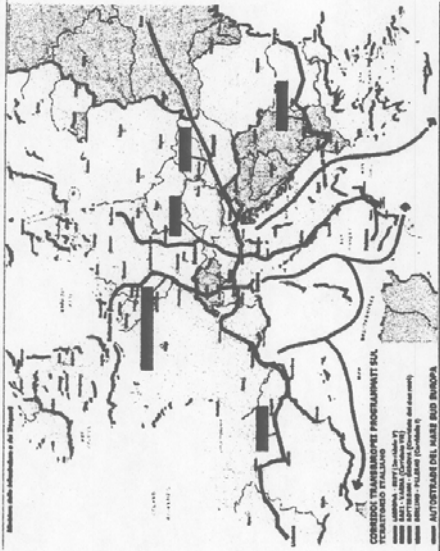


FIG. 3.1 I corridoi trans-europei che interessano il territorio italiano

In relazione a tale aspetto l'Emilia Romagna ha un evidente interesse per la realizzazione del corridoio 5, ma un interesse ancor più diretto per l'area di trasporto del mare Adriatico - Egeo. In questo quadro, l'indirizzo programmatico della regione risulta rafforzato sia nella possibilità di sviluppo delle attività logistiche sia nell'apertura di nuovi mercati di sbocco per le merci e i servizi prodotti sul proprio territorio.

Nei futuri processi di integrazione est-ovest in Europa, è essenziale per la Regione una prospettiva di integrazione nord-est/sud-ovest che interessi, da una parte, la Slovenia e l'area

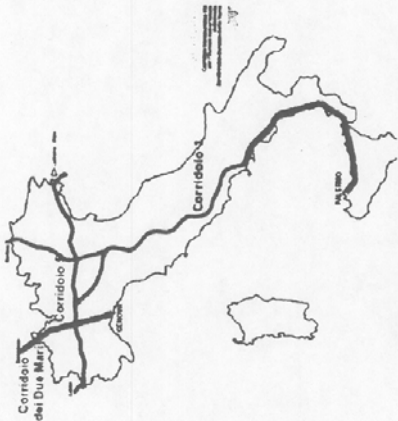


FIG. 3.2 Il tracciato dei corridoi trans-europei in Italia

Danubiana (Vienna, Bratislava-Budapest) e, d'altra parte, il Triveneto, la Lombardia evitando che si manifestino in prevalenza integrazioni orizzontali lungo corridoi di traffico che, nel centro-sud Europa, verrebbero a transitare a nord delle Alpi.

Con lo stesso orizzonte temporale dell'iniziativa europea (2010), il Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna (PRIT) intende operare per una mobilità sostenibile assicurando al contempo ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità al territorio regionale, promuovendo un sistema integrato di mobilità, in cui il trasporto collettivo assolve ad un ruolo fondamentale.

In concreto gli obiettivi perseguiti sono i seguenti:

- massimizzare l'efficienza interna del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario, rendendo più competitivi l'offerta di trasporto pubblico sul piano dell'efficienza;
- massimizzare la capacità intrinseca del sistema ferroviario di assorbire tutto il traffico possibile delle persone e delle merci, mediante una profonda riorganizzazione dei servizi sull'intera rete;

# **CORRIDOIO CISPADANA**

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA

## **STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi**

- creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali – intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili), allo scopo di creare le condizioni oggettive per il maggior trasferimento possibile delle merci dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili interne e marittime (progetto di "piattaforma – regione");

- creare un sistema di infrastrutture stradali altamente gerarchizzato, organizzato a maglie larghe, che permetta di trattenere il più possibile entro la viabilità di standard autostradale i flussi di mezzi pesanti per il trasporto delle merci (progetto di "piattaforma regione").

Per quanto riguarda il futuro assetto della rete regionale di trasporto, è previsto un programma complessivo di opere con un orizzonte temporale relativo alla realizzazione che dovrebbe attestarsi intorno al 2008-2010.

L'inquadramento territoriale è stato focalizzato su alcuni aspetti correlati alla prospettiva di realizzazione di un asse autostradale e che caratterizzano l'area interessata dall'attraversamento del corridoio cispadano, tra cui: le dinamiche demografiche, le attività produttive con focus sui distretti industriali, gli insediamenti produttivi, la logistica e il patrimonio immobiliare.

La presenza di una infrastruttura come la Cispadana migliorerà l'accessibilità delle aree interessate e quindi tenderà a favorire la mobilità su gomma sia di persone che di merci.

Tutto ciò avrà un impatto sugli assetti demografici e produttivi della zona che dipenderanno, fondamentalmente, dalle caratteristiche che queste dimensioni hanno nel presente.

In altre parole, la Cispadana avrà un significativo impatto positivo a livello locale se si inserirà e sarà in grado di stimolare ulteriormente un processo di crescita demografica già in corso nella zona e se sarà coerente con il modello di specializzazione produttiva prevalente nell'area.

Partendo da queste premesse, è stata effettuata, in sede di studio di fattibilità dell'opera, un'analisi delle dinamiche demografiche che hanno interessato quest'area a partire dal secondo dopoguerra e, successivamente, ad un'analisi del modello di specializzazione produttiva che contraddistingue l'area prossima alla Cispadana.

Per quanto concerne le dinamiche produttive, i settori maggiormente presenti e caratterizzati da potenzialità di sviluppo certamente potrebbero beneficiare maggiormente di tale infrastruttura.

In questa direzione un ruolo di notevole rilievo potrebbe essere giocato da possibili localizzazioni, oltre che nelle aree in questione, anche nelle zone contermini del Medio e Basso Ferrarese, poiché potrebbero rappresentare delle opportunità di insediamento poco congestionate rispetto alle aree del modenese e reggiane.

In estrema sintesi, in seguito alla realizzazione della nuova infrastruttura stradale sono prevedibili risvolti positivi sui sistemi logistico e produttivo, quali:

- rendere più appetibili le aree industriali del Ferrarese, soprattutto quelle localizzate nel capoluogo e nell'Alto Ferrarese;
- contribuire al miglioramento della connettività dell'area del mirandolese;
- contribuire alla rivitalizzazione economica dell'area sub-orientale della regione;
- migliorare l'accessibilità dei flussi turistici verso l'area costiera ferrarese e ravennate, il Parco del Delta del Po e le città d'arte di Ravenna e Ferrara;
- rendere più veloce il flusso di merci e persone del nord e nord-ovest d'Italia verso il porto di Ravenna.

# CORRIDOIO CISPADANA

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA

STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi

## 4. VALUTAZIONE AMBIENTALE INTEGRATA

Il progetto della Cispadana trova specifica collocazione nelle politiche regionali di settore e nelle strategie promosse a livello europeo e internazionale. Si tratta pertanto di un'opera infrastrutturale strategica, coerente con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale.

Relativamente al sistema viabilistico, le risultanze ottenute in merito alla funzionalità trasportistica dell'ipotesi di realizzazione dell'Asse Cispadano quale arteria ad una corsia per direzione di percorrenza, determinano le motivazioni che giustificano l'ipotesi di implementazione alternativa dello stesso Corridoio, cioè mediante un'infrastruttura di tipologia autostradale, in grado di garantire al sistema di trasporto nel suo complesso una capacità di livello superiore e, di conseguenza, una concreta e funzionale risposta, in termini di performance e livelli di servizio, alla domanda espressa dal territorio.

L'ipotesi della completa realizzazione della Cispadana ad una corsia per senso di marcia, comporterebbe già sul breve periodo (anno 2015) performances di esercizio del tutto inaccettabili, con la presenza di numerosi tratti che palesano condizioni di marcia saturazione.

Tale situazione, come dettagliatamente descritta nello studio trasportistico, va ovviamente peggiorando considerando gli orizzonti previsionali di medio e lungo periodo, evidenziando l'impossibilità per un'infrastruttura con tali caratteristiche di soddisfare in modo adeguato la domanda di mobilità espressa dall'area di studio.

Al contrario, la valutazione dell'esercizio dell'Autostrada Regionale Cispadana evidenzia anche sul lungo termine la capacità di fornire ottimi standard prestazionali alle sollecitazioni imposte dal territorio, in ragione di una capacità di livello superiore.

L'Autostrada Regionale Cispadana risulta pertanto in grado di soddisfare anche crescenti consistenti della domanda di mobilità espressa da bacino territoriale di riferimento, migliorando l'accessibilità delle aree interessate e favorendo la mobilità su gomma sia

di persone che di merci, con un conseguente impatto sugli assetti demografici, insediativi e produttivi della zona.

Tali considerazioni consentono quindi di affermare che l'ipotesi di tracciato, nella sua configurazione autostradale, risponde pienamente agli obiettivi strategici perseguiti a livello regionale.

Sulla base di tale presupposto è stata effettuata la Valutazione Ambientale Integrata finalizzata alla verifica della sostenibilità ambientale del potenziamento infrastrutturale in oggetto.

Una volta inquadrata l'opera nel contesto della Pianificazione e Programmazione Territoriale è stato restituito un inquadramento ambientale del territorio da essa attraversato, mediante l'analisi degli aspetti abiotici, identificabili nelle componenti suolo e sottosuolo ed ambiente idrico, e biotici, quali flora e vegetazione, fauna, ecosistemi e sistema agricolo.

A completare lo studio del territorio sono state prese in esame anche le componenti ambientali "antropiche", le cui caratteristiche sono maggiormente attribuibili alla presenza dell'uomo. Tali aspetti sono sostanzialmente riconducibili allo studio di atmosfera e rumore, unitamente ai risvolti che esse hanno sulla salute ed il benessere dell'uomo, del paesaggio e del patrimonio storico-culturale e delle condizioni socio-economiche.

Gli approfondimenti effettuati relativamente a ciascuna di tali matrici ambientali, hanno consentito di conoscere le peculiarità e le criticità del territorio e quindi valutare il grado di ricettività dell'ambiente rispetto ad uno specifico potenziamento infrastrutturale.

Attraverso tali analisi è stata valutata la capacità della porzione di territorio indagata di accogliere una nuova viabilità autostradale, ovvero di sostenere le principali azioni che essa potrà generare nella fase realizzativa e di esercizio, quali ad esempio: sottrazione di suolo, consumo di risorse non rinnovabili, emissioni in atmosfera, rilascio di reflui nei corpi idrici superficiali e sotterranei.

Tale metodologia di studio, opportunamente integrata con le risultanze delle analisi territoriali, dello studio trasportistico e finanziario, ha condotto alla valutazione della sostenibilità ambientale dell'intervento per ciascuna delle componenti prese in esame, effettuata attraverso specifiche elaborazioni tematiche.

# **CORRIDOIO CISPADANA**

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA

STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi

In particolare, per alcune delle matrici ambientali prese in esame sono state prodotte specifiche tavole di analisi in cui è stata definita la valutazione del grado di ricettività dell'ambiente.



FIG. 4.1 Raffronto tra l'intervento infrastrutturale proposto e la ricettività dell'ambiente

La metodologia di studio adottata ha quindi reso possibile operare una valutazione integrata dei molteplici aspetti trattati nello Studio di Fattibilità, quali l'analisi territoriale, lo studio tra-sportistico, lo studio finanziario e la valutazione della ricettività dell'ambiente, che ha condotto ad un giudizio di complessiva sostenibilità dell'opera.

Tale giudizio, oltre a confermare l'iniziale previsione del tracciato della Cispadana, è rafforzato dalla scelta di allargare l'ambito di studio ad una porzione di territorio più estesa, così da poter restituire un più completo strumento di supporto per le successive fasi di concertazione con gli Enti locali.

Si sottolinea infine che il documento di Valutazione Ambientale Integrata prevede una specifica sezione contenente indicazioni di cui tener conto nelle successive fasi di progettazione.

## **5. STUDIO GEOMETRICO FUNZIONALE DELL'ASSETTO PROGETTUALE**

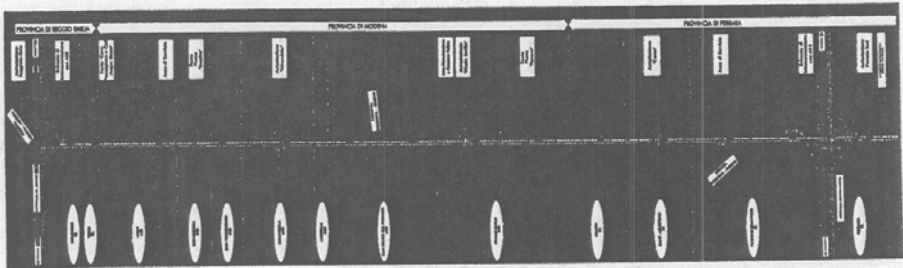
Nella presente sezione si illustrano gli obiettivi e le soluzioni progettuali adottate nonché le caratteristiche geometriche del Raccordo Autostradale tra la A22 "Autostrada del Brennero" e la A13 "Autostrada Bologna-Padova" - Reggolo (RE) - Ferrara Sud (FE), identificato come "ASSE CISPADANA".

La nuova autostrada, nella configurazione piano-altimetrica elaborata in sede di studio di fattibilità, si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa Km 66,615 e prevede complessivamente 3 autostrade e 2 aree di servizio intermedie, oltre a due svincoli di interconnessione con le autostrade A22 ed A13, posti rispettivamente all'inizio ed alla fine del raccordo autostradale di progetto, in corrispondenza delle autostrade esistenti di Reggolo-Rolo (A22) e Ferrara Sud (A13).

L'attività progettuale per la definizione dei tracciati piano-altimetrici è stata sviluppata in modo tale che le caratteristiche geometriche e funzionali rispondessero a tutti i requisiti di sicurezza e correttezza degli elementi progettuali richiesti dal quadro normativo vigente, oltre a soddisfare l'esigenza di conservare quanto più possibile il tracciato piano-altimetrico dei lotti del tracciato originario di "Cispadana" già previsti o realizzati, secondo quanto indicato dal P.R.I.T. della Regione Emilia Romagna. Il progetto dell'asse principale autostradale, partendo dal rispetto del D.M. 5/11/2001 "Norme Funzionali e Geometriche per la costruzione delle strade", si è basato sulle linee guida indirizzate alla progettazione della sicurezza dell'infrastruttura mirata ad assicurare e migliorare la prevenzione e la riduzione degli incidenti stradali. L'autostrada in progetto corrisponde, con riferimento alle sue caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, alla categoria A Autostrade (extraurbane ed urbane) appartenente alla "rete primaria", la cui funzione nel territorio è quella di assicurare i collegamenti a carattere nazionale e interregionale. L'attuale studio di fattibilità è volto a proporre un tracciato a carreggiate separate, di due corsie per senso di marcia e corsia d'emergenza, di larghezza complessiva 25,00 m, rispondente alla categoria A - "Autostrade", delle attuali norme.



Lo studio geometrico del tracciato ha avuto, quindi, come tema la trasformazione del progetto previsto per una strada tipo "IV C.N.R.", classificata dalla normativa vigente come categoria "C1", alla suddetta categoria "A". L'intervallo di velocità considerato per le Autostrade è compreso tra i 90Km/h e i 140 Km/h, l'intervallo ammesso, invece, per le strade extraurbane secondarie, che corrisponde alla categoria del tracciato della "Cispadana" considerato, è compreso tra i 60Km/h e i 100Km/h. Si precisa, inoltre, che le scelte progettuali inerenti all'ubicazione e al numero delle autostrade, delle aree di servizio ed alla continuità delle viabilità minori interferite, che sono state adottate in fase di redazione del presente studio, sono da considerarsi prettamente indicative, in quanto solo dopo un approfondito e circostanziato confronto con il territorio si potrà additare ad una scelta definitiva. Il nuovo tracciato autostradale "Cispadana", inizia dal raccordo con l'Autostrada A22 "del Brennero" nel territorio del Comune di Reggolo, in Provincia di Reggio Emilia attraverso la provincia di Modena e di Ferrara si interconnette all'



A13 in corrispondenza dell'autostazione di Ferrara.  
Riepilogando il nuovo tracciato autostradale si sviluppa complessivamente per una lunghezza di 66 km e 615 m, attraversando complessivamente 13 comuni, suddivisi in 3 province; si riportano di seguito le caratteristiche principali:  
**Lunghezza tracciato:**  
66.615 m;  
**Velocità di progetto:**  
136+140 km/h (escluse interconnessioni);  
**Raggio planimetrico minimo:**  
900 m (escluse interconnessioni);  
**Allargamenti del margine interno:**  
da 0,82 m a 4,12 m;  
**Pendenza longitudinale massime:**  
3,89%;  
**Raccordo minimo verticale convesso:**  
14.000 m;  
**Raccordo minimo verticale concavo:**  
6.000 m;  
**Tratto a Raso (H < 2,50 m):**  
43.903 m (66%);  
**Tratto in Rilievato (H > 2,50 m) :**  
17.326 m (26%);

**Tratto in Viadotto o Ponte :**  
2.776 m ( 4%);  
**Tratto in Galleria:**  
2.035 m ( 3%);  
**Tratto in scotolare aperto:**  
575 m ( 1%).

# **CORRIDOIO CISPADANA**

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA

STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi

L'analisi ha dimostrato la compatibilità della fascia individuata per l'asse "Cispadana" con il tracciato autostradale attraverso l'adeguamento dei parametri dipendenti dalla nuova velocità di progetto adottata. L'esigenza di collegare le autostrade esistenti con quella in progetto attraverso interconnessioni dirette ha necessariamente richiesto una diversa collocazione delle stesse rispetto al tracciato "Cispadana", nel quale le infrastrutture esistenti erano semplicemente scavalcate.

Il raccordo autostradale presenta due svincoli di interconnessione con altrettante infrastrutture autostradali esistenti e più precisamente:

- l'interconnessione con l'autostrada A22, all'inizio del tracciato in località Reggio (RE);
- l'interconnessione con l'autostrada A13, alla fine del tracciato in località Ferrara Sud (FE).

Le valutazioni relative all'interconnessione con l'autostrada A13 hanno comportato la formulazione di un'ipotesi progettuale volta a migliorare la sicurezza complessiva dell'utenza, offrendo una soluzione direzionale a tutti i flussi veicolari; tale soluzione, può essere ulteriormente implementata in fasi successive, in considerazione anche dell'eventuale futuro adeguamento a rango di autostrada della "super strada" Ferrara – Mare.

Come accennato inizialmente, il presente studio è volto a valutare soprattutto la convenienza a lungo termine, nella realizzazione della presente infrastruttura. Proprio in quest'ottica sono state adottate soluzioni progettuali, alle interconnessioni e lungo il tracciato, che possono permettere nel futuro, agli Enti preposti, di implementare o meno l'arteria autostradale, senza dover ricorrere a demolizioni consistenti di tratti in esercizio e senza dover cambiare tracciato. La connessione del nuovo sistema autostradale con la rete stradale ordinaria, è stata ipotizzata in questa fase in modo tale da realizzarla attraverso 3 svincoli di Autostazione (oltre ai due per i quali è prevista la riorganizzazione in corrispondenza delle interconnessioni), di seguito elencati:

- Autostazione "Mirandola";
- Autostazione "Finale Emilia";
- Autostazione "Cento".

La scelta nella collocazione delle suddette autostazioni è chiaramente indicativa, segue la so-

la logica di svincoli nei pressi della viabilità ordinaria primarie o di creare una ripartizione omogenea dell'asta autostradale. Sarà naturalmente il territorio che, attraverso un confronto con gli Enti preposti alla programmazione, definirà il numero e la collocazione delle stesse. Tale collocazione, infatti, è strutturata in modo tale che la distanza tra due autostazioni successive sia dell'ordine di 16 km, in prossimità di centri abitati con forte "richiamo" di traffico locale. I dati di traffico stimati in corrispondenza dei nuovi svincoli autostradali sono riferiti, coerentemente con l'analisi trasportistica operata per il Raccordo Autostradale di progetto, allo scenario, corrispondente all'anno 2015 (inizio presunto dell'esercizio autostradale).

La collocazione è stata "rafforzata" dalla scelta di prevedere il centro servizi e la caserma della Polizia Stradale, nell'autostazione baricentrica rispetto al nuovo tracciato autostradale. Inoltre, in ogni autostazione, è prevista la possibilità per il ricovero e la manovra dei mezzi legati al sgombero neve e spargimento cloruri.

Relativamente all'autostazione intermedia di "Cento", nel redigere il presente studio, si è tenuto conto anche dell'ipotesi di tracciato relativo al collegamento Bordenò – Cento - Cispadana, il cui progetto è in corso di sviluppo da parte della Provincia di Ferrara. A tal proposito è stata ipotizzata una collocazione alternativa della autostazione in prossimità del chilometro 44+600.

Le aree di servizio previste in progetto sono, in via ipotetica secondo la prassi ad oggi in essere, due e sono state ubicate, sempre in via ipotetica, (in quanto la dislocazione finale avverrà dopo il necessario confronto con il territorio) nelle aree riportate di seguito:

- Area di Servizio Novi-Concordia;
- Area di Servizio Poggio Renatico.

Il progetto ha previsto una configurazione planimetrica, sia in termini di superficie sia di accessibilità rispetto al tracciato autostradale, analogo per entrambe le aree di servizio.

Il nuovo sistema infrastrutturale, considerate le sue caratteristiche funzionali, si contraddistingue per una sostanziale "impermeabilità" nei confronti del territorio, si sono pertanto previste diverse opere di attraversamento per garantire la continuità alle porzioni di territorio divise dall'introduzione del nuovo raccordo autostradale.

Affinché la realizzazione della nuova autostrada in progetto, non generi ripercussioni sul si-

**CORRIDOIO CISPADANA**  
COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA  
**STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi**

sistema viabilistico locale, in alcuni casi si è provveduto a sviluppare ipotesi di viabilità di collegamento, con l'obiettivo di mantenere inalterati quanto più possibile le "relazioni" varie a livello locale. Nell'ambito dell'autostazione di Reggolo, sono previsti collegamenti attraverso opportune rotonde, sia con la "Cispadana" esistente, sia con la S.P. per Moglia, sia con il quartiere artigianale in prossimità dell'autostazione, per uno sviluppo complessivo di circa 1500 m. Nel caso dell'autostazione di "Mirandola", il collegamento avviene direttamente, attraverso un adeguamento stradale della costruenda tangenziale, utilizzando un'intersezione a rotatoria, per uno sviluppo complessivo di circa 900 m. Per quanto riguarda l'autostazione di "Finale Emilia", il raccordo avviene (sempre attraverso intersezione regolata da rotatoria) con la S.P. Panaria Bassa per uno sviluppo complessivo di circa 1200 m. Infine, in corrispondenza dell'autostazione di "Cento", si riscontra l'intervento di maggior rilevanza per quanto riguarda l'introduzione di nuove viabilità di collegamento. La zona, infatti, è caratterizzata dall'ipotesi di collocazione dell'autostazione che dovrebbe essere di collegamento con il vicino abitato di Cento. Altro aspetto non trascurabile, inoltre, è che il lotto di Cispadana attraversante gli abitati della zona (S. Agostino e S. Carlo) attualmente è in esercizio e funziona da tangenziale degli insediamenti abitativi. Con l'introduzione del nuovo tracciato autostradale tale funzione verrebbe a cadere, da qui la necessità di studiare un sistema di viabilità addizionale che supplisse a questa futura situazione.

Le opere d'arte maggiori sono previste in cemento armato, realizzate a scavalco di corsi d'acqua e viabilità od infrastrutture esistenti. La tipologia d'impalcato è prevista in carpenteria metallica per luci superiori a 40m, mentre per lunghezze inferiori è stato considerato un impalcato costituito da travi accostate in C.A.P. Per i sovrappassi delle viabilità interferenti con l'autostrada si è considerata una luce centrale di lunghezza idonea alla previsione di ampliamento della carreggiata autostradale alla terza corsia.

I lotti di "Cispadana" già esistenti e/o in costruzione si riescono ad utilizzare quasi integralmente prevedendo in alcuni casi modesti adeguamenti delle opere d'arte già realizzate per renderle rispondenti alle nuove normative ("Norme tecniche per costruzioni" di recente emanazione D.M. 14.09.2005).

Da una stima di ordine parametrico dei costi, sulla base dei dati dello studio di fattibilità e del-

le scelte progettuali effettuate, si è ricavato che il costo complessivo dell'intervento ammonta a 1.100 milioni di Euro.

## 6. STUDIO FINANZIARIO

L'analisi economico finanziaria è stata condotta prendendo a riferimento i valori determinati dallo studio di fattibilità, dallo studio di traffico e i parametri che ad oggi si sono consolidati nel campo delle concessioni autostradali.

Il Piano Finanziario è stato impostato sulla base di assunzioni ritenute ragionevoli e soprattutto prudenziali.

Gli input utilizzati per la stesura del Piano Finanziario possono così essere riassunti:

**Costi di Costruzione:** il costo dell'investimento emerso dallo studio di fattibilità stimato al 2006 ammonta a 1.100 milioni di Euro. I costi di costruzione possono essere scomposti in due macrovoci:

- Lavori a base d'appalto, che corrispondono, complessivamente, al 75,45% dei costi di costruzione;
- Somme a Disposizione, pari al 24,55% dei costi di costruzione

**Tempi di progettazione e costruzione:** inizio lavori Luglio 2009, fine lavori Dicembre 2014;

**Flussi di traffico:** Il Piano finanziario è stato impostato sulla base di assunzioni ritenute ragionevoli da utilizzare come "Scenario Base" del Progetto. Sono stati predisposti, per meglio verificare la sostenibilità del Progetto, ulteriori tre scenari, per tener conto delle variazioni di elementi essenziali quali traffico ed entità del Contributo erogato dalla Regione.

Lo "Scenario Base", "Scenario 1" e "Scenario 2" si differenziano, tra loro, come riportato nella tabella sottostante, in base alle assunzioni fatte in merito al numero complessivo di veicoli, leggeri e pesanti, transitanti annualmente sull'Autostrada Cispadana (Traffico).

CORRIDOIO CISPADANA  
COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A22 DEL BRENNERO ED A13 BOLOGNA-PADOVA  
STUDIO DI FATTIBILITÀ – Documento di Sintesi

INPUT	VTGM Leggeri al 2015	VTGM pesanti al 2015	VTGM Leggeri al 2025	VTGM pesanti al 2025	VTGM Leggeri al 2035	VTGM pesanti al 2035
Scenario Base	20.387	5.179	24.110	7.066	28.424	9.003
Scenario 1	20.387	5.179	23.685	7.846	28.213	9.275
Scenario 2	24.424	7.024	35.726	11.706	43.438	15.412
Scenario 3	24.424	7.024	35.726	11.706	43.438	15.412

Lo "Scenario 3" si differenzia dai precedenti in quanto, sebbene abbia alla base le stesse ipotesi di traffico previste dallo "Scenario 2", prevede un valore del Contributo erogato più basso, e pari a 231 milioni di Euro circa, invece di 330 milioni.

Sulla base delle diverse ipotesi di traffico e Contributo effettuate, si prevede un differente ammontare delle Fonti di Finanziamento previste per far fronte alle necessità finanziarie del Progetto. Nella fattispecie, avremo:

INPUT	Contributo	Equity	Dbito Subordinato	Term Loan	Long Term Project Facility
Scenario Base	330.624	277.000	138.000	650.461	663.376
Scenario 1	330.624	277.000	138.000	650.461	551.048
Scenario 2	330.624	277.000	138.000	650.461	530.424
Scenario 3	231.724	277.000	138.000	782.910	631.230

Scenario Base: quarta corsia sulla A1 fra Modena e Bologna, completamento della Variante di Valico e terza corsia sull'A1 nel tratto Casalecchio – Sasso Marconi; incrementi di traffico in linea con quelli programmati dal PRIT 98.

Gli altri scenari che considerano che la rete infrastrutturale subirà delle implementazioni (T.I.B.R.E., Cremona – Mantova, ecc) ed incrementi di traffico in linea con gli incrementi tendenziali previsti dal PRIT.

**Capitale Sociale:** il capitale sociale pari a circa il 20% del valore rivalutato al periodo della costruzione ammonta complessivamente a 277 milioni di Euro;



**7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Lo studio di fattibilità ha ripercorso puntualmente le motivazioni tecniche ed ambientali che furono alla base della programmazione dell'asse extraurbano della Cispadana, verificando la coerenza della previsione dell'asse, nella nuova configurazione autostradale, rispetto agli obiettivi perseguiti a livello locale e regionale.

La metodologia di studio adottata ha reso infatti possibile operare una valutazione integrata di molteplici aspetti, quali l'analisi territoriale, lo studio trasportistico, lo studio finanziario e la valutazione della ricettività dell'ambiente, che ha condotto ad un giudizio di complessiva sostenibilità dell'opera.

Tale complessiva sostenibilità è inoltre rafforzata dalla scelta di allargare l'ambito di studio ad una porzione di territorio più estesa, sia in termini "ambientali" che trasportistici e di analisi territoriale. Lo studio di Fattibilità prodotto restituisce quindi un quadro globale di questa porzione del territorio regionale, in grado di supportare le successive fasi di concertazione con gli Enti locali.

Dal punto di vista finanziario anche l'ipotesi più conservativa ha fornito dati interessanti che permettono di sottoporre l'operazione alle valutazioni del mercato.

**Allegato A**

PROTOCOLLO D'INTESA TRA LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, LE PROVINCE DI FERRARA, MODENA E REGGIO EMILIA PER LA DEFINIZIONE DELLE LINEE DI AZIONE CONGIUNTA FINALIZZATE ALLA PROGRAMMAZIONE E SUCCESSIVA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA, DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22 A QUELLO DI FERRARA SUD SULLA A13.

L'anno 2006, il giorno 3 LUGLIO 2006 tra:

- la Regione Emilia-Romagna, rappresentata dall'Assessore Alfredo Peri, domiciliato in Bologna, Viale A. Moro n. 52;
- la Provincia di Ferrara rappresentata da PIERGIORGIO DALL'ACQUA domiciliato per la carica in FERRARA - CASTELLO ESTENSE
- la Provincia di Modena rappresentata da EGIDIO PAGANI domiciliato per la carica in PROV. DI MODENA, VIALE MARTIRI DELLA LIBERTA', 36
- la Provincia di Reggio Emilia rappresentata da CLAUDIO FERRARI domiciliato per la carica in PROVINCIA DI REGGIO EMILIA, CORSO GARIBOLDI, 36

In esecuzione dei seguenti atti:

delibera di Giunta n. 781 del 05/06/06 della Regione Emilia Romagna;  
decreto del Presidente prot. n. 56183 del 19/06/06 della Provincia di Ferrara;  
delibera di Giunta n. 218 del 30/05/06 della Provincia di Modena;  
delibera di Giunta n. 164 del 30/05/06 della provincia di Reggio Emilia.

Premesso che:

- la L.R. 3/99 e s.m. agli artt. 161 e ss. attribuisce alla Regione le funzioni di pianificazione, programmazione e coordinamento della rete viaria di interesse regionale;
- il PRIT individua, nell'ambito della "Grande rete regionale", l'asse viario Cispadano quale corridoio che si attesta sulla A13 in provincia di Ferrara, attraversando le Province di Modena, Reggio Emilia e Parma, fino all'interconnessione col TIBRE;
- in particolare l'art.164ter della L.R.3/99 attribuisce all'Assemblea legislativa, sulla base di uno studio di fattibilità, la competenza alla programmazione delle autostrade regionali;

- a tale riguardo sono state avviate le attività relative allo studio di fattibilità avente ad oggetto il tratto di Cispadana dal casello Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13, sulla base del quale poter procedere alla programmazione di cui al citato art. 164ter della legge regionale n° 3 del 1999 e s.m.i.;

Premesso inoltre che:

- detto studio di fattibilità comprova:
  1. la possibilità di realizzare l'asse viario Cispadano, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13, come autostrada regionale rispondente alla definizione di cui all'art.2 del DLgs 285/92, con caratteristiche conformi alle norme di cui al D.M. 5/11/01 e compatibile con il corridoio infrastrutturale già individuato dal Prit,
  2. la sua sostenibilità sulla base di un'analisi costi - benefici nonché di sensibilità ambientale, e la bancabilità dell'operazione dal punto di vista economico finanziario sulla base dei volumi di traffico attesi e del costo previsto;

Preso atto inoltre che la realizzazione di tale infrastruttura potrà avere una sua continuità, a seguito di successivi confronti con le Istituzioni nazionali, per la riqualificazione ad autostrada della superstrada Ferrara-mare, anche in vista della futura realizzazione della E55;

Ritenuto che:

- dalle risultanze dello studio di fattibilità è possibile ricorrere al sistema della finanza di progetto, con procedura pubblica di rilevanza comunitaria, volta a ricercare sul mercato europeo delle infrastrutture soggetti interessati a presentare proposte di intervento e quindi, in caso di riscontro positivo, ad affidare la realizzazione e gestione dell'infrastruttura in concessione di lavori pubblici conformemente alla vigente disciplina comunitaria e nazionale;
- per quanto riguarda il profilo economico - finanziario, il ricorso alla finanza di progetto con perfezionamento di una concessione di lavori pubblici ai sensi degli artt. 37 bis e 19 della legge n° 109 del 1994 e s.m.i., nonché degli artt.153 e ss. e 143 del DLgs 163/06, abrogativo della L.109/94, la cui entrata in vigore è prevista per il

- 1°luglio2006, consente di avvalersi dell'apporto del soggetto affidatario cui spetterà sostenere gli oneri relativi alla realizzazione e gestione dell'opera fatta salva l'eventuale partecipazione finanziaria regionale;
- sulla base della previsione di cui all'art.165, comma 3, della L.R. 3/99 e comunque in aderenza allo spirito di collaborazione e concertazione che caratterizza i rapporti funzionali tra Regione ed Enti locali, la Regione Emilia-Romagna e le Province di Ferrara, Modena e Reggio Emilia hanno rilevato l'opportunità di precisare, in un documento condiviso i rispettivi ruoli e le principali linee di azione al fine di assicurare efficacia e speditezza delle procedure da attivare per l'affidamento in concessione di lavori pubblici attraverso lo strumento della finanza di progetto, quali:
  - le competenze regionali in ordine a tutte le attività funzionali alla realizzazione e gestione dell'infrastruttura;
  - le principali caratteristiche tecnico - prestazionali, gestionali-manutentive ed economico-finanziarie dell'infrastruttura;
  - il sistema realizzativo e le fasi procedurali di perfezionamento dello stesso;
  - l'impegno alla collaborazione per assicurare il coordinamento delle procedure e delle attività amministrative previste dalla vigente legislazione statale e regionale in materia ambientale, urbanistica, di realizzazione di opere pubbliche, di espropriazione, anche con riferimento ai necessari adeguamenti degli strumenti di pianificazione e programmazione dei diversi livelli di governo territoriale ed ai necessari raccordi con la rete viaria, provinciale e comunale esistente;

Ciò premesso e considerato, le Parti

CONVENGONO  
quanto di seguito espresso

#### Articolo 1 (Oggetto)

1. Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente atto.
2. Le Parti concordano sulla realizzazione, con le modalità e con le caratteristiche indicate in premessa, dell'autostrada Cispadana dal casello di Reggiolo -Rolo sulla A22 a quello di



Ferrara sud sulla A13, impegnandosi a tale fine ad ogni forma di collaborazione e coordinamento che assicuri la celerità di tutti gli adempimenti funzionali e procedurali necessari per l'approntamento dell'infrastruttura nel pieno rispetto delle prescrizioni di legge.

## Articolo 2

### (Competenze della Regione Emilia-Romagna)

1. In conformità a quanto previsto dalla vigente legislazione in materia di autostrade regionali la Regione Emilia-Romagna svolge un ruolo primario nella realizzazione dell'Autostrada Cispadana.

2. Con particolare riferimento a quanto disposto dagli artt. 161 e seguenti della legge regionale n° 3 del 1999 e s.m.i, alla Regione competono:

- a) la redazione dello studio di fattibilità dell'autostrada Cispadana;
- b) la funzione di programmazione tramite la redazione ed approvazione del programma per la realizzazione delle autostrade regionali;
- c) le funzioni di amministrazione concedente nell'attivazione e gestione di tutte le procedure previste dalla vigente legislazione in materia di lavori pubblici e finalizzate all'affidamento dell'opera in concessione di costruzione e gestione;
- d) nell'ambito delle funzioni di cui al precedente punto c), alla Regione compete, tra l'altro, la pubblicazione di apposito avviso per la presentazione da parte di soggetti interessati di proposte ai sensi dell'art. 37 bis e ss. della legge n° 109/1994 o di altra normativa vigente in tale momento, la verifica della fattibilità ovvero della rispondenza delle eventuali proposte agli elementi essenziali dell'infrastruttura definiti nello studio di fattibilità e nel programma approvato dall'Assemblea Legislativa, la valutazione e conseguente dichiarazione di rispondenza della/e proposta/e agli interessi pubblici perseguiti, l'avvio delle procedure di confronto concorrenziale aperto ad ulteriori proposte migliorative rispetto a quella selezionata, il perfezionamento e l'approvazione del rapporto di concessione con il soggetto che avrà presentato la migliore proposta e comunque ai sensi dell'art. 19 della stessa legge n° 109 del 1994;

- e) le attività di controllo sul concessionario con specifico riferimento alla esecuzione dei lavori, alla gestione dell'opera, al riassetto dei piani finanziari e all'applicazione delle tariffe;
- f) l'attivazione delle procedure e degli istituti di raccordo funzionale e procedimentale previste dalla vigente legislazione in materia di urbanistica, ambiente, lavori pubblici, viabilità e trasporti e comunque attinenti alla realizzazione e gestione di opere autostradali necessarie per la valutazione ed approvazione della/e proposta/e presentata/e dal/i soggetto/i proponente/i, per l'approvazione dei diversi livelli di progettazione, per la valutazione di impatto ambientale, per le eventuali varianti agli strumenti urbanistici; a tale fine spetta alla Regione l'iniziativa, anche su richiesta dei soggetti proponenti e/o concessionari, per l'attivazione delle conferenze di servizi e degli accordi tra enti previsti dalla vigente legislazione regionale e statale;
- g) l'esercizio dei poteri espropriativi, anche tramite delega al concessionario, in conformità alla disciplina di cui alla legge regionale n° 37 del 2002 ed al TU n° 327 del 2001;
- h) l'iniziativa per il perfezionamento di tutti gli atti necessari alla classificazione dell'Autostrada Cispadana.

3. La Regione in particolare si impegna alla definizione e al perfezionamento, in caso di esito positivo della procedura ex art.37 bis della legge n.109 del 1994 o di altra normativa vigente al momento della pubblicazione dell'avviso, degli atti e negozi, anche di natura finanziaria, da stipulare d'intesa con le Province interessate, necessari a regolare i rapporti relativi ai tratti dell'asse viario Cispadano già realizzati o realizzandi.

4. La Regione si impegna inoltre a mantenere informate le Province sullo svolgimento delle proprie funzioni e sull'avanzamento delle procedure di cui ai precedenti punti.

#### Art. 3

##### (Compiti delle Province)

1. Le Province di Ferrara, Modena e Reggio Emilia, per quanto di competenza e quali enti titolari della generalità delle funzioni di programmazione territoriale ed economico sociale

e delle funzioni amministrative di area vasta, si impegnano a collaborare con la Regione per l'ottimale e celere espletamento delle funzioni di cui al precedente art.2, partecipando attivamente alle procedure all'uopo necessarie ed esercitando ogni funzione ed attività di propria competenza strumentale all'approntamento dell'autostrada.

2. Le Province di Ferrara, Modena e Reggio Emilia assicurano il coordinamento e la collaborazione istituzionale con i Comuni ricompresi nei rispettivi territori ed in particolare con quelli direttamente interessati dalla realizzazione della Autostrada Cispadana; a tale fine, si attiveranno nei confronti dei Comuni interessati affinché gli stessi adottino ogni atto connesso e strumentale al perfezionamento delle procedure di cui al precedente art.2.

**Art. 4.**

**(efficacia dell'accordo)**

L'efficacia del presente accordo è subordinata all'effettiva approvazione, da parte dell'Assemblea legislativa della programmazione dell'opera in oggetto in attuazione dell'art.164 ter della L.R. 3/99 e s.m..

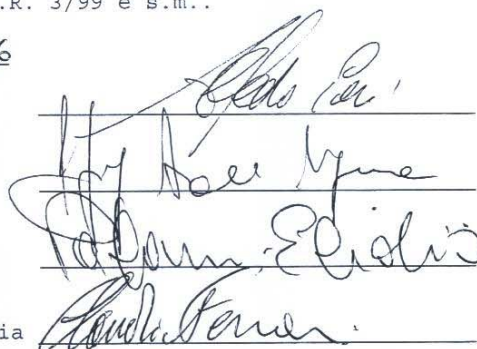
Bologna 3 LUGLIO 2006

Regione Emilia-Romagna

Provincia di Ferrara

Provincia di Modena

Provincia di Reggio Emilia





**Allegato B****Il Consiglio dell'Unione dei Comuni Modenesi Area Nord**

riconosciuto che la Provincia di Modena ha portato a termine il progetto definitivo per la realizzazione del tratto di strada Cispadana compreso tra il comune di Concordia e il casello di Rolo-Reggiolo dell'autostrada A22;

considerati i programmi, gli studi e gli atti dell'Assessorato Regionale ai Trasporti e della Giunta Regionale dell'Emilia Romagna ed in particolare lo studio di fattibilità di una autostrada regionale nel corridoio della Cispadana;

preso atto che la realizzazione dell'asse viario cispadano con le sole risorse pubbliche implicherebbe una insostenibile dilatazione dei tempi e che anche la completa costruzione di una strada ad una corsia per ogni senso di marcia comporterebbe, già sul breve periodo, performances di esercizio del tutto inaccettabili, risultando del tutto sottodimensionata rispetto alle esigenze del territorio, all'evoluzione del sistema dei trasporti ed incoerente con la stessa pianificazione regionale;

ritenendo che la crescita della domanda di mobilità espressa dall'area nord e gli storici problemi di collegamento della zona con la rete delle grandi infrastrutture richiedano un salto di qualità nella progettazione, nel reperimento delle risorse e nei tempi di intervento per la realizzazione dell'asse cispadano;

visto che la valutazione ambientale integrata, contenuta nello studio, conclude favorevolmente sulla capacità della porzione di territorio indagata di accogliere una nuova viabilità autostradale, ovvero di sostenere le principali azioni che essa potrà generare nella fase realizzativa e di esercizio, quali ad esempio: sottrazione di suolo, consumo di risorse non rinnovabili, emissioni in atmosfera, rilascio di reflui nei corpi idrici superficiali e sotterranei;

condivide l'obiettivo della Giunta Regionale dell'Emilia Romagna di rafforzare il corridoio cispadano, sia ferroviario che stradale, e la scelta di procedere alla realizzazione di una autostrada regionale nel tratto fra Ferrara e Reggiolo-Rolo, tale da collegare l'autostrada A13 con la A22 del Brennero, con la modalità della finanza di progetto.

**Il Consiglio dei Comuni Modenesi dell'Area Nord**

richiamata l'importanza di inquadrare l'opera nell'ambito del piano regionale integrato dei trasporti, che punta ad una mobilità sostenibile, assicurando nel contempo ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità al territorio regionale, promuovendo un sistema integrato di mobilità, in cui il trasporto collettivo assolve un ruolo fondamentale;

sottolineata l'urgenza e la valenza strategica degli investimenti e delle azioni organizzative volti a spostare tutto il traffico possibile di merci e persone verso il sistema ferroviario e le vie navigabili, interne e marittime;

consapevole del valore strategico e dei benefici economici e trasportistici di un intervento che avrà ricadute significative sul sistema della mobilità regionale e nazionale, sul riequilibrio territoriale e sulle opportunità di collegamento e dunque di ulteriore sviluppo dell'area nord;

considerato che, alle condizioni di seguito indicate, l'opera è coerente con gli obiettivi degli strumenti di programmazione e di pianificazione della zona, può aiutare uno sviluppo qualificato



dell'area e delle sue prevalenti specializzazioni produttive e rispondere positivamente alla crescente domanda di mobilità, in virtù del suo superiore livello di performances di trasporto;

ritenendo che l'inserimento di un'opera di tale portata nel territorio proponga comunque rilevanti problemi di natura urbanistica, ambientale e sociale;

ribadito che per un efficiente funzionamento della rete è necessario che vengano realizzate o completate le altre infrastrutture previste nell'area nord (ferrovia, tangenziali statale 12 di Mirandola e S. Prospero, variante sp 468 di Medolla, variante sp 5 di Cavezzo, variante sp 2 di Camposanto);

chiede alla regione Emilia Romagna che le rappresentanze istituzionali e sociali della zona siano coinvolte nella fase di esame e selezione dei progetti e che fra i criteri di valutazione e selezione delle proposte siano assunti i punti seguenti:

**1) Riconferma, con adeguamenti, del "corridoio storico".**

Si riconferma il tracciato storico anche in considerazione del fatto che lo studio della Regione Emilia Romagna ha verificato la fattibilità dell'inserimento di un'asse autostradale nella fascia che i singoli Comuni hanno riservato nelle proprie strumentazioni urbanistiche al passaggio della Cispadana, con gli adattamenti richiesti dalle caratteristiche geometriche (raggi di curvatura minimi, pendenze, raccordi, ecc.) imposte dalla normativa vigente in materia.

Tali adeguamenti in due casi particolari comportano approfondimenti: il primo riguarda l'attraversamento della parte nord del Comune di Medolla (compresi gli innesti nei territori di San Felice e Mirandola), per il quale si impone una attenta valutazione dovuta alla presenza di nuclei abitati ed emergenze architettoniche (Oratorio di Sant'Antonio, Pieve di Camurana); il secondo caso riguarda la parte di tracciato posta nel Comune di Concordia, ambito del capoluogo, nel quale l'avvicinamento di insediamenti (tra cui il comparto scolastico e sportivo) al margine nord della fascia impone una collocazione della manufatto stradale sul margine sud della fascia medesima, nel rispetto del raggio di curvatura minimo (ml. 900), richiesto dalla normativa vigente. Ciò potrebbe comportare modeste rettifiche di tracciato anche nel territorio del Comune di San Possidonio.

**2) Maggior grado di "permeabilità" nei confronti del territorio attraversato.**

Il perseguimento di uno dei principali obiettivi da sempre presenti nelle indicazioni programmatiche relative all'asse cispadano, riconfermato nello studio regionale di fattibilità, *"un asse stradale a servizio ed a supporto delle attività economiche insediate e di incentivo allo sviluppo complessivo del territorio"*, comporta l'aumento del grado di "permeabilità" fra asse autostradale e territorio attraversato, con conseguente incremento dei punti di collegamento (caselli-autostazioni). Tale scelta evita di far ricadere pesanti flussi di traffico, che esperienze analoghe dimostrano in aumento in modo direttamente proporzionale alla distanza tra i caselli, sulla viabilità ordinaria, attualmente del tutto inadeguata a sopportare ulteriori aumenti di traffico.

Si propone pertanto che sia portato a quattro il numero delle autostazioni nell'ambito del territorio della Provincia di Modena, inserendo un nuovo accesso nel tratto Mirandola-Finale E., (a diretto servizio del polo industriale di San Felice) ed un secondo nuovo accesso immediatamente ad ovest dello scavalco del fiume Secchia in posizione intermedia tra il casello di Mirandola e l'autostrada A22.

In questo contesto si propone altresì di riesaminare l'ipotesi dello scalo merci ferroviario, nell'ottica della intermodalità e dello spostamento dalla gomma al ferro dei trasporti di media e lunga percorrenza.

**3) Caratteristiche del tracciato autostradale in rapporto alla viabilità esistente e di progetto.**

Sempre al fine di rendere l'intervento il più coerente possibile con la rete locale e di valorizzarne al massimo la funzione di servizio al territorio, è necessario che il progetto e l'esecuzione dell'opera prevedano gli interventi puntuali sulla viabilità ordinaria, che si rendessero necessari per evitare strozzature e congestioni.

Le caratteristiche plano-altimetriche dell'asse autostradale, dovranno tenere in debito conto la viabilità esistente in corrispondenza degli attraversamenti, considerando che gran parte delle scelte effettuate in materia viabilistica dalle Amministrazioni locali negli ultimi 25 anni, sono state condizionate dal progetto preliminare della Cispadana, contenute nello studio di massima elaborato negli anni '80 e successivamente sempre riconfermato nelle sue linee essenziali.

Si cita, ad esempio, il caso di Mirandola che ha realizzato interventi sulla viabilità posta a sud del capoluogo, seguendo indicazioni di progetto dell'asse cispadano previsto in rilevato sul canale Diversivo, sulla S.S. 12 e su via Posta e successivamente a quota di campagna in corrispondenza della cosiddetta "tangenziale ovest", che risulta in scavalco rispetto alla Cispadana.

**4) Interventi di mitigazione dell'impatto.**

In considerazione della natura dell'intervento è necessario che i proponenti del progetto e gli esecutori dell'infrastruttura prestino la massima attenzione alle misure di riduzione dell'impatto ambientale, migliorando ove possibile, anche le previsioni della valutazione ambientale integrata e adottando tutte le misure tecnologicamente più avanzate.

Particolare attenzione dovrà essere riservata al tema della "mitigazione" dell'impatto ambientale, sia in rapporto alle mutate dimensioni della piattaforma stradale (che passa da ml. 10,50 circa a ml.25), che alle restanti caratteristiche geometriche e plano-altimetriche complessive (pendenze massime inferiori al 3,89%, raggi di curvatura minimi di ml. 900, ecc.) ed ai flussi di traffico previsti.

In un territorio di pianura, manufatti in rilevato impongono uno studio accurato delle caratteristiche costruttive: infrastrutture di altezza superiore a ml. 2,50 determinano fenomeni di impatto visivo che assumono una notevole rilevanza in corrispondenza dell'attraversamento dei fiumi Secchia e Panaro e della linea ferroviaria Bologna-Verona. In particolare il percorso di scavalco del fiume Secchia, posto nell'ambito del capoluogo di Concordia, richiede approfondimenti sulle caratteristiche strutturali del "viadotto-ponte".

**5) Interventi per stralci.**

Nel caso l'opera autostradale sia realizzata in toto, ma per stralci, si ritiene assolutamente indispensabile l'esecuzione di tratti progressivi dall'asse autostradale A22 - Reggiolo Rolo verso est o da Ferrara verso ovest, escludendo inizialmente porzioni "centrali" isolate al fine di garantire la funzionalità degli stralci stessi.

Mirandola 27, giugno 2006



Allegato C

**Il Consiglio Comunale  
di  
Novi di Modena**

**sull'Autostrada Cispadana e la mobilità  
sostenibile**

preso atto della determinazione della Giunta della Regione Emilia Romagna, a seguito delle difficoltà finanziarie che incontra la realizzazione della strada Cispadana in tutta la Regione, di costruire l'Autostrada Cispadana in Project Financing, soluzione che ne permette il finanziamento attraverso soggetti privati che per questa opera è previsto per oltre il 70% del costo totale;

richiamata l'importanza di inquadrare l'opera nell'ambito del Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT, che punta ad una mobilità sostenibile assicurando nel contempo a cittadini e imprese la migliore accessibilità al territorio regionale, promuovendo un sistema integrato di mobilità, in cui il trasporto collettivo assolve un ruolo fondamentale;

sottolineata come priorità assoluta l'esigenza di perseguire urgentemente e concretamente gli obiettivi fondamentali del PRIT attraverso adeguati investimenti e azioni a valenza strategica volti a spostare tutto il traffico possibile di merci e persone verso il sistema ferroviario e le vie navigabili, interne e marittime;

ritiene che tali finalità strategiche nel campo della mobilità non siano attuabili se non tradotte in coerenti scelte all'interno degli strumenti di pianificazione territoriale regionali, provinciali e comunali che non devono ulteriormente alimentare congestione della viabilità e degrado dell'ambiente

vista la storica carenza di collegamenti significativi alle principali infrastrutture della mobilità nazionale di parte del territorio della bassa pianura emiliana che determina sia un disagio crescente delle persone sia una riduzione significativa della competitività del mondo produttivo locale;

visto l'Odg sull'Autostrada Cispadana approvato dal Consiglio dell'Unione dei Comuni dell'Area Nord nella seduta del 27 giugno 2006;

ritenuto che l'arteria Cispadana rappresenti per il territorio del Comune di Novi un problema più che una opportunità e che, così come nel passato, l'Amministrazione Comunale non si debba esimere dal contribuire al progetto tecnico consapevole sia della necessità di collegamenti regionali est/ovest alternativi alla viabilità del corridoio di via Emilia, sia della necessità di ridurre quanto più l'impatto sul territorio

ritenuto che l'inserimento della Cispadana come autostrada proponga problemi di impatto ambientale di natura "altra" rispetto quelli proposti da una strada di viabilità normale, così come fino a ieri era ipotizzata la Cispadana, e che ciò modifica il quadro delle compatibilità a suo tempo conseguito sul tracciato;

valutata positivamente l'attenzione da sempre, ed anche ora, espressa dalla comunità novese nei confronti dei problemi riguardanti il proprio ambiente di vita;

#### **chiede alla Regione**

che le rappresentanze istituzionali e sociali del Comune di Novi di Modena e dell'Unione Terre d'Argine siano coinvolte nella fase di esame e selezione dei progetti e che fra i criteri di valutazione e selezione delle proposte siano assunti i punti seguenti:

##### **a) Ricerca di diversa soluzione tecnica di tracciato nel tratto ad intersezione con sp 413**

Ha un impatto inaccettabile per il territorio novese la soluzione proposta che prevede all'intersezione con la sp413 (Provinciale per Mantova) la coincidenza con il vecchio tracciato e la realizzazione di un viadotto. Non può darsi che una infrastruttura di tale impatto si alzi sull'orizzonte all'uscita nord del paese a poche centinaia di metri dal suo centro abitato e a pochi metri dall'edificio sede del Caseificio Razionale Novese, il più grande caseificio del comparto del Parmigiano Reggiano.

Si devono cercare soluzioni alternative valutando prioritariamente lo spostamento a nord del tracciato così come l'alternativa dell'attraversamento in tunnel della sp413 nel tratto corrispondente all'abitato di Novi.

Si apprezza che nello studio di fattibilità, commissionato dalla Regione, si sia esteso lo studio ad un corridoio ben più vasto del semplice "corridoio storico" della Cispadana al fine di restituire "un quadro globale di questa porzione del territorio regionale, in grado di supportare le successive fasi di concertazione con gli enti locali" (dal documento di sintesi dello studio di fattibilità pg.12).

##### **b) Tutela del paesaggio: interferenza con corsi d'acqua e canali, corridoi ecologici e Zone di Protezione Speciale**

Si dovrebbe mantenere continuità ecologica fra il territorio a sud quello a nord dell'opera prevista agendo soprattutto lungo la rete idrica superficiale, in particolare sui corsi d'acqua già riconosciuti d'importanza regionale dal Piano paesistico (Cavo Lama e Fossa Raso).

Per quanto riguarda la Fossa Raso la soluzione proposta interseca il canale in un gomito determinando con la realizzazione dell'infrastruttura la cancellazione dei tratti morfologici del territorio: si propone di spostare l'intersezione a sud o a nord in modo consona.

L'area in questione è inoltre riconosciuta come ZPS per la fauna: la presenza dell'autostrada, se non adeguatamente mitigata con una progettazione ad hoc, già prevista nella zona della Partecipanza di Cento, ridurrà significativamente la permeabilità dell'area alla fauna.

**c) Riduzione dell'impatto dell'infrastruttura**

La mutata natura dell'intervento, da strada normale ad autostrada, necessita la messa in campo di una progettazione tecnologicamente d'avanguardia, già dalla fase di accantieramento, per ridurre quanto più l'impatto sul territorio, l'ambiente e l'uomo. Si fa riferimento a suolo/sottosuolo, ambiente idrico, flora, fauna, ecosistemi e sistema agricolo nonché a qualità dell'aria (PM10 e altre emissioni), rumore per gli effetti che hanno sulla salute dell'uomo e dell'ambiente.

**d) Valorizzazione del Caseificio Razionale Novese ai fini di un potenziamento della vendita diretta**

Studiare soluzioni, anche legate alla collocazione dell'area di servizio prevista tra Novi e Concordia, che valorizzino questo significativo polo agroindustriale

**e) Riduzione degli effetti indotti dalla apertura del richiesto casello di Concordia**

Per la collocazione di un eventuale casello a Concordia, richiesto dall'Unione dei Comuni dell'Area Nord nel OdG già citato, valutare gli effetti indotti sulla viabilità ordinaria nei due centri maggiori del Comune e ricercare soluzioni adeguate a minimizzarne l'impatto;

**chiede alla Regione ed alla Provincia**

di attivare un percorso concertativo che porti, entro il prossimo novembre, a definire un **accordo di programma tra Regione, Provincia, Comune di Novi di Modena e Comuni dell'Area Nord** contenente la modalità condivisa con cui esprimere puntualmente i criteri di minimo impatto prima illustrati. Interessa trovare una forma con cui impegnare le Amministrazioni, e dare ai soggetti privati che intendono concorrere all'investimento (Promoter) la certezza della previsione economico-finanziaria

**impegna**

il Sindaco e la Giunta a mantenere continuità di informazione ai cittadini, e alle loro forme organizzate, sul percorso di realizzazione dell'infrastruttura e a ricercare ogni possibile azione atta a favorire la riduzione dell'impatto sull'ambiente e la salute e a massimizzare i vantaggi per la collettività;

l'Amministrazione Comunale a convocare Assemblee informative della cittadinanza nei prossimi giorni.

Ordine del giorno approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 3 luglio 2006 con due consiglieri astenuti, presenti tutti i gruppi rappresentati nell'assise.

\* \* \* \*

*o m i s s i s*

---

LA PRESIDENTE : f.to Monica Donini

IL SEGRETARIO : f.to Matteo Richetti

---

5 luglio 2006

E' copia conforme all'originale.

LA RESPONSABILE DEL SERVIZIO

(Maria Cristina Coliva)