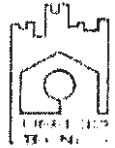




COMUNE DI REGGIOLO

P.zza Martiri n.38 – 42046 REGGIOLO (RE)
Servizio Assetto ed Uso del Territorio e Ambiente
TEL. 0522/213702-15-16-17-32-36 FAX. 0522/973587



Prot. n 11005

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

E.prot DVA – 2013 – 0022965 del 08/10/2013

c.a. **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Direzione generale per le valutazioni ambientali

Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 Roma

c.a. **REGIONE EMILIA ROMAGNA**
Servizio Valutazione Impatto E Promozione Sostenibilita' Ambientale

Viale della Fiera, n. 8
40127 Bologna (BO)

Oggetto: Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.a.
Determinazioni del Comune di Reggio ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.lgs. 152/2006

Con la presente si invia copia della deliberazione con cui la giunta del Comune di Reggio esprime le proprie determinazioni, ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, in merito alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.a.

Reggiolo, li 30.09.2013

Il Responsabile del Servizio
Uso ed Assetto del Territorio e
Ambiente
(arch. Cristiano Bernardelli)



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

Codice Ente CO-35032

COPIA

DELIBERAZIONE N. 90

in data: 30.09.2013

**VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA
GIUNTA COMUNALE**

OGGETTO: PARERE RELATIVO ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE PER LA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA.

L'anno **duemilatredici** il giorno **trenta** del mese di **settembre** alle ore **18.30** nella sede municipale provvisoria presso il Bocciodromo in Via IV Novembre n°19, previa l'osservanza di tutte le formalita' prescritte dal vigente ordinamento delle autonomie locali e dallo Statuto Comunale, vennero oggi convocati a seduta i componenti la Giunta Comunale.

All'appello risultano:

1) BERNARDELLI BARBARA	Presente
2) ALBINELLI FRANCO	Presente
3) CAGNOLATI SONIA	Presente
4) PARMIGGIANI FRANCO	Presente
5) PARMIGIANI SAURO	Presente
6) ANGELI ROBERTO	Presente

Totale presenti: 6

Totale assenti : 0

Assiste il Segretario Comunale **DOTT.SSA FANTINI ELISABETTA** il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, **BERNARDELLI BARBARA** nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

N. 90 in data 30.09.2013

Oggetto: PARERE RELATIVO ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE PER LA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA.

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso:

- che il PRIT 1998/2010 DELLA Regione Emilia Romagna, 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, prevedeva 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 prevedeva 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);
- che la Regione Emilia Romagna, nel dare attuazione alle previsioni del PRIT in merito all'asse viario Cispadano, proprio in relazione delle competenze del settore della viabilità di interesse regionale, avviò 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 nel "Documento di sintesi dello studio di fattibilità", approvato con delibera dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna n. 64 in data 05/07/2006, 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 per la realizzazione di tale autostrada regionale si è fatto ricorso all'apporto progettuale, finanziario e gestionale di soggetti privati in possesso di adeguate capacità ed esperienze professionali ed imprenditoriali;
- che a tale fine è stato individuato con l'atto sopracitato, 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, e programmata la predetta opera ai sensi dell'art. 164 ter della citata L.R.;
- che in seguito alla pubblicazione di un avviso pubblico per la ricerca sul mercato di un soggetto privato in grado di proporsi per il finanziamento, la realizzazione e la gestione



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

dell'opera (il cosiddetto promotore), sono arrivate alla Regione n.6 proposte, da altrettanti operatori, singoli o associati;

- che il 27 luglio 2007 la giunta regionale ha valutato di pubblico interesse la proposta presentata dall'ATI (Associazione Temporanea di Imprese) Autostrada del Brennero Spa (mandataria – Coopsette s.c. - Pizzarotti & C. spa – Cordioli & C. spa – Edilizia Wippel spa – Oberosler cav Pietro spa – Impresa di Costruzioni geom. Collini spa – Consorzio Ravennate – Mazzi impresa generale di costruzioni (mandanti), che prevedeva un contributo regionale di 198 milioni di euro;
- che il progetto contenuto nella proposta citata dopo alcune modifiche e integrazioni apportate dal promotore su richiesta della Regione è stato approvato dalla giunta regionale con delibera n. 398 del 27 marzo 2008 insieme allo Schema di convenzione e al relativo Piano economico finanziario;
- che nel corso del 2009 sono state fatte quindi tutte le attività che hanno portato al completamento della procedura di gara, che si è conclusa il 25 gennaio 2010 con l'aggiudicazione della concessione. In particolare nella procedura negoziata l'Ati a suo tempo individuata come promotore, oggi costituitasi nella società Autostrada Regionale Cispadana, si è aggiudicata la concessione (per 49 anni e 6 mesi) con un'offerta che prevede una partecipazione finanziaria pubblica pari a 179.700.000,00 euro e un tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi;
- che in data 25 novembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione tra la Regione ed il concessionario individuato nell'ATI Autostrada del Brennero Spa (mandataria – Coopsette s.c. - Pizzarotti & C. spa – Cordioli & C. spa – Edilizia Wippel spa – Oberosler cav Pietro spa – Impresa di Costruzioni geom. Collini spa – Consorzio Ravennate – Mazzi impresa generale di costruzioni (mandanti), che si è aggiudicato l'appalto con un'offerta che prevede una partecipazione finanziaria pubblica pari a 179.700.000,00 euro e un tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi, per un importo complessivo di investimento pari a 1.158.720.000,00;

Considerato

- Che in data 3 ottobre 2012 è stata presentata al Ministero dell'Ambiente dal Concessionario istanza per l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) per la realizzazione dell'opera in oggetto;
- Che in data 10 ottobre 2012 è avvenuta la pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, sui quotidiani Corriere della Sera, Il Resto del Carlino e Gazzetta di Modena per consentire la presentazione delle Osservazioni entro il 9 dicembre 2012;

Visti

- La richiesta di integrazioni eseguita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali U prot DVA-2013-0014126 del 17.06.2013 con cui si richiede a Soc. Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. la necessità di acquisire integrazioni ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie;
- Le integrazioni presentate da ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. in data 09.08.2013 al prot. n. 9376;

Considerato

- che la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio del Mare comporta l'acquisizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;
- che le Amministrazioni competenti in materia ambientale devono rendere le proprie determinazioni entro 60 giorni dalla presentazione dell'istanza (art. 25, comma 3 D.Lgs



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

152/2006);

- che la Regione Emilia Romagna deve rilasciare il proprio parere entro 90 giorni dalla presentazione dell'istanza, ai sensi dell'art. 25, comma 2 D.Lgs. 152/06 dopo aver acquisito il parere delle Province e dei Comuni interessati come disposto dall'art. 20, comma 1, della L.R. 9/99;

Valutato quindi che si rende necessario trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio del Mare nonché alla Regione Emilia Romagna il proprio parere in merito alla Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.a.

Richiamate le osservazioni che in data 08.01.2013 il Comune di Reggio Emilia ha depositato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale le osservazioni per le valutazioni ambientali;

Premesso che il Comune di Reggio Emilia è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con deliberazione di Giunta Provinciale n. 252 del 01.10.2002;

Evidenziato quindi che ad oggi il Progetto Preliminare di Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13 non presenta le caratteristiche di conformità urbanistica rispetto alle previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Reggio Emilia;

Atteso che sarà quindi necessario modificare lo strumento urbanistico locale, così come previsto dalla normativa di riferimento, sia in funzione dell'infrastruttura in progetto sia degli effetti dell'insediamento dell'opera sulle aree incise direttamente ed indirettamente con particolare riferimento alle previsioni di riqualificazione ed ampliamento della pregiata zona industriale commerciale "Rame";

Vista la delibera n. 5 del 25.01.2011 con la quale la Giunta comunale esprime il proprio parere in merito al progetto preliminare in oggetto;

Vista la delibera n. 20 del 28.04.2011 con la quale il Consiglio comunale esprime il proprio parere in merito al progetto preliminare in oggetto;

Richiamato la relazione del 30.09.2012, con la quale il responsabile del Servizio Uso ed Assetto del Territorio ed Ambiente ha elencato le osservazioni relative alla Valutazione d'Impatto ambientale relativa alla realizzazione dell'infrastruttura di cui all'oggetto con particolare riferimento alle opere di mitigazione, compensazione, adeguamento, rese indispensabili dalla realizzazione della nuova autostrada, per poter renderla compatibile con il contesto territoriale, cui verrà a calarsi;

Considerato che:

- I contenuti del presente relazione discendono da quanto espresso dall'Amministrazione comunale osservante in sede di conferenza preliminare sul progetto preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana, nei numerosi incontri svolti con gli uffici della



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

- Direzione Regionale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e con il Concessionario dell'opera e negli appositi tavoli di concertazione regionale, tenutisi collateralmente alla citata Conferenza di Servizi preliminare.
- Come già espresso in sede di Conferenza preliminare, l'Amministrazione comunale sottolinea che la realizzazione di questa infrastruttura è ritenuta importante per lo sviluppo della accessibilità all comunità ed all'economia locale, ad un livello che trascende i confini comunali.
 - L'Amministrazione, nella consapevolezza dei conflitti di carattere territoriale e ambientale connessi alla realizzazione dell'opera, si è adoperata - sin dalle fasi propedeutiche all'avvio del procedimento per la realizzazione dell'Autostrada Cispadana - per la risoluzione di tali conflitti, aspetto che ritiene imprescindibile per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera.
 - In base all'Accordo stipulato in data 12 settembre 2011, tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Reggio, Rolo, Luzzara, Brescello, Guastalla, la "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22 anche in complanare al tracciato autostradale" in comune di Reggio e la "Variante sud di Rolo verso Novi di Modena, dallo svincolo tra la S.P.4 e Via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, con allargamento del tracciato esistente e collegamento al comune di Novi" rientrano nelle opere di viabilità complementari di *priorità 1*, ricadenti nella rete di interesse regionale, definita all'art. 163 comma 2 della LR 3/1999 e per le quali c'è l'impegno regionale di inserimento nella programmazione ex art.164 bis della L.R. 3/99 come indicato nella Delibera di Giunta Regionale n° 482 del 23/04/2012.
 - Si evidenzia pertanto nei confronti della Regione Emilia-Romagna l'importanza di procedere a una più puntuale definizione del finanziamento, essendo già in fase di svolgimento la progettazione a cura della Provincia, ai fini della realizzazione di tali infrastrutture in concomitanza con lo svolgimento dei cantieri dell'opera principale dell'autostrada Cispadana.
 - Tali varianti e la contemporaneità delle realizzazioni con la Cispadana sono assolutamente necessarie per l'utilizzo dell'asse cispadano medesimo e per i suoi rapporti con la rete viaria esistente. L'assenza di tali opere di infrastrutturazione avrebbe, infatti, una forte incidenza sulla funzionalità complessiva del sistema viario, sia sul territorio che sulle comunità locali. Questa considerazione ha ancora più valore dopo il sisma che ha colpito la zona, in quanto il continuo passaggio di automezzi anche pesanti attraverso i centri abitati, come nel centro di Rolo, rende ancora più precaria la situazione degli edifici danneggiati.

Dato atto che

- L'autostrada Regionale Cispadana, nella configurazione progettuale definitiva, si estende nell'ambito amministrativo della Regione Emilia-Romagna ed interessa le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara e 13 territori comunali.
- Il tracciato percorre trasversalmente, con direzione prevalente Ovest - Est, ed a quote comprese tra i 10 e i 19 m s.l.m., il quadrante nord orientale della pianura emiliana. La



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

nuova autostrada presenta una lunghezza complessiva di circa km 67,7, con inizio nel Comune di Reggio (RE), in prossimità dell'attuale casello sull'autostrada A22 "del Brennero", e termine nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud dell'Autostrada A13 "Bologna – Padova" e raccordo con la superstrada "Ferrara – Porto Garibaldi";

- l'Autostrada prevede quattro nuove autostazioni e due aree di servizio, oltre a due svincoli di interconnessione con le autostrade A22 ed A13, posti, come detto, all'inizio e alla fine del raccordo autostradale in progetto;
- la sezione autostradale è di categoria A in ambito extraurbano a 2+2 corsie di marcia, avente larghezza minima di 25,00 m e composta da due carreggiate, ciascuna organizzata con due corsie di marcia di 3,75 m oltre ad una corsia di emergenza di 3,00m;
- nel territorio del Comune di Reggio il progetto assoggettato a VIA prevede in comune di Reggio la realizzazione della viabilità locale di collegamento alla nuova autostazione di Reggio-Rolo, dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A22 e di un tratto autostradale della lunghezza di 1 km circa;
- nell'ambito del progetto si prevede inoltre di realizzare sempre sul territorio del Comune di Reggio un tratto di viabilità di adduzione al nuovo sistema autostradale, a completamento dell'asse Cispadano fino alla provincia di Parma, il tratto D03, Cispadana tra la SP n° 2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex SS n° 62 "della Cisa";

Evidenziato che ad oggi il Progetto Preliminare di Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13 non presenta le caratteristiche di conformità urbanistica rispetto alle previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Reggio;

Considerato che

- Il Piano di Tutela e risanamento della Qualità dell'Aria (PTQA) della Provincia di Reggio Emilia, approvato con DCP n. 113 del 18/10/2007, è lo strumento di riferimento per quanto attiene nello specifico al tema della qualità dell'aria;
- in riferimento al PTQA, l'area interessata dal progetto ricade in zona A (o "Pianura Ovest" come denominata dalla D.G.R. n. 2001/2011, dove esiste il rischio di superamento dei valori limite sull'inquinamento di lungo periodo). Viste le caratteristiche del progetto descritte negli elaborati, non si rilevano elementi ostativi alla sua realizzazione a condizione che il proponente metta in atto idonee misure compensative volte a tutelare la qualità dell'aria e più in generale le condizioni ambientali dei territori, a favore delle comunità locali, come di seguito indicato nelle prescrizioni.

Valutato che

- Per la procedura di VIA dell'infrastruttura, il Comune di Reggio ha partecipato ad un percorso di collaborazione e cooperazione fra gli Enti ed Aziende coinvolti, quali Provincia di Reggio Emilia, A.R.P.A. Sezione di Reggio Emilia, il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, il Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in destra Po, AUSL-Dipartimento di Sanità Pubblica di Reggio Emilia.
- tale percorso di confronto ha consentito un congiunto approfondimento delle tematiche e



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

territoriale e le relative implicazioni sulle realtà locali e sulle condizioni ambientali;

- il progetto dell'infrastruttura prevede sul territorio del Comune di Reggio Emilia la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico, ma che comportano inevitabili ricadute negative sotto il profilo ambientale e territoriale.
- Pur rimandando alla Conferenza di Servizi sul progetto definitivo e di Accordo di Programma le valutazioni su tutti gli aspetti progettuali e di inserimento che non hanno rilevanza ambientale e sulle comunità nonché sulle mancate integrazioni progettuali del proponente che evidenziano criticità riguardanti la risoluzione delle interferenze tra la viabilità di adduzione in progetto e la viabilità esistente, si ribadisce che tali interferenze dovranno essere affrontate e risolte con l'elaborazione di documentazione progettuale nell'ambito delle procedure relative all'approvazione del Progetto Definitivo.

Evidenziato

- che, relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria considerato che le simulazioni modellistiche e gli scenari emissivi futuri presentati dal proponente mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020) per le quali sono ancora in corso verifiche e approfondimenti, in attesa delle valutazioni di cui sopra, che si riflettono anche sull'analisi delle situazioni di dettaglio (in particolare relative alla fase di esercizio nel dominio di studio di Reggio Emilia-Villanova e del cantiere fisso di Reggio Emilia per il quale era stata richiesta una stima dell'impatto in atmosfera), si ritiene comunque importante ribadire l'inserimento a livello locale di un punto di monitoraggio relativo alla componente aria nella località di Villanova di Reggio Emilia per la sua posizione potenzialmente critica racchiusa tra l'attuale A22 e la futura Autostrada Cispadana e non lontana dalla sede del cantiere di Reggio Emilia. La proposta della nuova rete di monitoraggio dovrà comunque essere condivisa con l'autorità competente. Si ritiene inoltre opportuno valutare eventuali accorgimenti per ridurre gli eventuali impatti nei casi in cui la distanza insediamenti-strada sia critica per le emissioni dirette da traffico stradale;
- che a tale riguardo è opportuno inoltre sottolineare che l'abitato di Villanova (comune di Reggio Emilia) nella presente configurazione viabilistica è già attualmente interessato da un elevato carico veicolare e la realizzazione della nuova infrastruttura in progetto comporterà un ulteriore aumento del traffico sulla viabilità locale di adduzione al nuovo casello autostradale Rolo-Reggio Emilia con relativo incremento delle emissioni in atmosfera e del rumore e quindi con conseguente impatto sull'ambiente e sulla salute dei residenti. In considerazione delle valutazioni di carattere ambientale e sanitario sopraesposte, si ribadisce l'assoluta necessità di attuare la variante al centro abitato di Villanova quale importante misura di limitazione degli impatti ambientali sulla comunità locale. Pertanto si ritiene necessario realizzare la "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22 anche in complanare al tracciato autostradale", prevedendo una progettazione e realizzazione integrata delle varianti e della infrastruttura cispadana.

Richiamati

- le finalità della valutazione d'impatto ambientale che non sono rivolte in modo esclusivo alla tutela delle componenti ambientali in senso stretto, ma anche alla salute



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

ed al benessere dell'uomo, risulta essenziale mettere in atto tutte le soluzioni progettuali che possano ridurre la frammentazione dei fondi agricoli dovuta alla realizzazione dell'infrastruttura lineare in progetto e salvaguardare la sicurezza prevenendo l'incidentalità legata all'interferenza fra mezzi agricoli (per lo svolgimento dell'attività agricola ampiamente diffusa nei terreni limitrofi al tratto stradale oggetto di realizzazione) che muovendosi lentamente ed essendo ingombranti interferiscono gravemente con i flussi veicolari che insisteranno sulla realizzanda Cispadana; avendo inoltre incidenza diretta sulla funzionalità trasportistica dell'asse viario stesso;

- Lo studio sull'impatto acustico e le relative integrazioni, così come evidenziato da ARPA nel relativo parere non forniscono garanzie sufficienti che la modellizzazione del proponente sia stata eseguita con un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuati, pertanto il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso, ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità autostradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

In particolare anche dagli elaborati del SIA (si veda nello studio trasportistico lo scenario progettuale 2030 posto a confronto con quello programmatico sempre al 2030 –

Flussogramma dei volumi di traffico differenziali progettuale-programmatico nel giorno medio annuo veicoli totali – scenario alto 2030 – Allegato QPRG 3.2.5.12) emerge che le strade sulle quali si verifica un aumento di traffico rispetto allo scenario programmatico 2030, sono, principalmente, parti della esistente strada Cispadana e precisamente:

- tratto nel comune di Reggio Emilia tra SP 43 per Moglia e SP2 Reggio-Rolo;
- tratto reggiano della A22.

Diventa quindi imprescindibile una campagna di monitoraggio sullo stato di post-operam al fine di verificare eventuali situazioni di superamento dei limiti. Poiché tuttavia vi sono diverse situazioni nelle quali più infrastrutture di trasporto contribuiscono alla rumorosità nei ricettori individuati (tema della concorsualità) è necessario che la suddetta campagna di post-operam venga preceduta da un monitoraggio di ante-operam su quei ricettori per i quali la concorsualità è massima. Ovviamente la campagna di monitoraggio di ante-operam ha l'obiettivo principale di individuare i contributi e dunque le diverse responsabilità delle arterie stradali concorrenti, sia che appartengano alla viabilità di progetto che alla viabilità esterna. Entrambi i monitoraggi di ante-operam e post-operam dovranno essere effettuati dal proponente in accordo con ARPA, che verrà coinvolta anche nella validazione dei dati prodotti. Tale monitoraggio dovrà essere esteso a titolo di conferma delle previsioni di impatto acustico e in funzione della eventuale realizzazione degli eventuali interventi mitigativi anche ai tratti viabilistici di cui al precedente punto a).

In ogni caso la realizzazione degli eventuali interventi mitigativi, dovrà essere effettuata dal proponente previo accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso della sua opera a provocare il superamento dei limiti.

Le valutazioni sopra riportate evidenziano che il progetto dell'infrastruttura prevede nel territorio del Comune di Reggio Emilia la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico ma che comportano inevitabili ricadute ambientali e territoriali negative in termini di sottrazione di suolo destinato ad uso agricolo, impatto sul comparto idrico dell'area, inserimento paesaggistico e disagio degli abitanti residenti nell'intorno a causa della frammentazione territoriale e degli impatti ambientali connessi all'infrastruttura (rumore, emissioni in atmosfera...). Visti i contenuti del progetto e del relativo SIA, si ritengono pertanto necessari ulteriori interventi di compensazione e mitigazione degli impatti generati dalla

Ritenuto di dover individuare gli interventi ritenuti irrinunciabili per la realizzazione dell'opera in esame da inserire nelle determinazioni da rendere ai sensi dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/06;

Visto il D.Lgs.vo n.165 del 30-03-2001;

Visto il D.Lgs.vo n. 267 del 18-8-2000;

Visto lo Statuto Comunale;

Visto e letto il seguente parere (allegati al presente atto quali parte integrante e sostanziale dello stesso):

- favorevole, per la sola regolarità tecnica, espresso dal Responsabile del Servizio Uso ed Assetto del Territorio e Ambiente

Atteso che il presente provvedimento non comporta, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n.267/2000, obbligo del rilascio, da parte del competente responsabile, del preventivo parere circa la regolarità contabile della presente proposta, in quanto non sono presenti né impegni di spesa, né minori entrate;

DELIBERA

1. Di dare atto che le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. Di ribadire la condivisione di fondo della scelta della realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in quanto occasione molto importante per la valorizzazione del territorio comunale;
3. Di dover, tuttavia, rimarcare che, per le motivazioni meglio espresse in premessa, il progetto di autostrada regionale cispadana dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13 così come proposto ai Comuni non presenta le sufficienti risposte in riferimento alle opere di mitigazione, compensazione, adeguamento, rese indispensabili dalla realizzazione della nuova autostrada, per poter renderla compatibile con il contesto territoriale, cui verrà a calarsi;
4. di esprimere parere **FAVOREVOLE** alla realizzazione dell'opera in esame a condizione che vengano rispettate le seguenti **PRESCRIZIONI** che si configurano quali elementi



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

essenziali per una progettazione dell'opera infrastrutturale compatibile con il sistema ambientale in cui si inserisce :

1. (BRETELLA VILLANOVA)

In riferimento ai contenuti della relazione di controdeduzione alle osservazioni pervenute, redatta dal proponente ad integrazione del Progetto Definitivo e SIA, (rif. ID 74.1), il Comune di Reggio Emilia ritiene irrinunciabile la realizzazione della Variante di Villanova da parte del proponente, predisponendo anche tutte le opere necessarie all'affiancamento dell'Autostrada Cispadana da parte dell'infrastruttura viaria in variante alla attuale SP.43. Si ribadisce che per opere necessarie si intendono tutti i manufatti di attraversamento della viabilità comunale esistente e delle vie interpoderali e, in particolar modo, le opere di allungamento del manufatto (sottovia) dell'attuale svincolo Rolo-Reggiolo.

2. (COLLEGAMENTO FOGNARIO ZONA RANARO ALLE ACQUE DEPURATE)

In riferimento ai contenuti della relazione di controdeduzione alle osservazioni pervenute, redatta dal proponente ad integrazione del Progetto Definitivo e SIA, (rif. ID 74.2), il Comune di Reggio Emilia ritiene irrinunciabile il collegamento ad acque depurate sia del nuovo casello autostradale, sia del campo base nel seguente modo.

Si rileva che il nuovo casello autostradale in progetto e il "campo base di Reggio Emilia" sono previsti nei pressi dell'area della zona industriale "Rame".

Poiché il casello autostradale, ma soprattutto il campo base di Reggio Emilia, comporterà la presenza di personale e lavorazioni tali da richiedere il trattamento delle acque di scarico, secondo quanto indicato da ARPA e da AUSL con proprio parere, si richiede di partecipare alla realizzazione del collegamento tra la zona industriale Rame e la zona industriale Ranaro (già parzialmente finanziata) al fine di trattare le acque di scarico presso il depuratore di Reggio Emilia; tale intervento oltre a consentire la riduzione del carico inquinante nell'area di Reggio Emilia, già fortemente impattata dalle opere in progetto, consentirà di ovviare anche alle possibili future criticità idrauliche già segnalate dal Consorzio di Bonifica delle Terre dei Gonzaga in Destra Po, con parere prot. n. 5964 del 2/11/2012;

3. (INTERFERENZE VIABILITA' ESISTENTE E DI PROGETTO)

Pur prendendo atto che gli aspetti di dettaglio legati alla risoluzione delle interferenze con la viabilità locale debbano essere trattati in sede di Conferenza di Servizi del Progetto Definitivo, in riferimento ai contenuti della relazione di controdeduzione sopracitata, per ciò che concerne la risposta alla osservazione di cui al rif. ID 74.3, come esplicitato in premessa, il Comune di Reggio Emilia ritiene che nel progetto presentato la risoluzione delle interferenze tra la viabilità locale o interpoderali e la viabilità di adduzione alla infrastruttura viaria, non solo non sia stata affrontata in modo efficace sotto il profilo della sicurezza, preferendo in modo particolare soluzioni di incrocio a raso con svincolo destra-destra alle rotatorie e ai sottopassi/sovrappassi, ma abbia ripercussioni ambientali di non trascurabile importanza. La mancanza di continuità della viabilità locale implica infatti un frazionamento del tessuto urbano che influenza negativamente il sistema economico



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

della comunità locale ed in particolare delle aziende agricole, così numerose sul territorio in cui la Cispadana si inserisce. In linea con tale principio, in riferimento alla risposta formulata dal proponente alla osservazione di cui al rif. ID 74.3), ribadendo il principio della imprescindibilità del mantenimento delle connessioni interne al tessuto agricolo in funzione anche della conducibilità dei fondi, codesta Amministrazione richiede:

- la trasformazione dell'incrocio a raso su Via Rizza in rotatoria complanare;
- la trasformazione dell'incrocio a raso su Via Pandelici in viabilità indipendente attraverso la creazione di un sovrappasso in modo da permettere la conduzione dei fondi recisi dalla bretella ed interclusi a causa del Collettore, del Cavo Bovino e della Fossa Madama ed evitare l'immissione di traffico agricolo sulla Bretella costruenda nonché da evitare che il traffico da e per la bretella stessa si riversi sul centro abitato di Brugneto e sulla S.P. 2, già fortemente compromessi per quanto riguarda la sicurezza;
- la trasformazione dell'incrocio a raso su Via Spallanzani e Via Margonara in viabilità indipendente in modo da permettere la conduzione dei fondi recisi dalla bretella ed interclusi a causa del Collettore, del Cavo Bovino e della Fossa Madama ed evitare l'immissione di traffico agricolo sulla bretella costruenda;
- la creazione di un varco d'attraversamento a fianco del collettore principale per il passaggio ciclopedonale o di piccoli mezzi in modo da permettere il collegamento di tramite mobilità lenta tra le zone SIC-ZPS denominata "Valli di Novellara e Reggio" e la costruenda zona umida nelle attuali Cave Margonara nonché consentire la conducibilità delle porzioni di fondi recisi dalla bretella ed interclusi a causa del Collettore, del Cavo Bovino e della Fossa Madama.

4. (BARRIERE SU TRATTO CISPADANA ESISTENTE)

Lo studio sull'impatto acustico e le relative integrazioni, così come evidenziato da ARPA nel relativo parere non forniscono garanzie sufficienti che la modellizzazione del proponente sia stata eseguita con un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuati, pertanto:

- a. il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso, ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità autostradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

In particolare anche dagli elaborati del SIA (si veda nello studio trasportistico lo scenario progettuale 2030 posto a confronto con quello programmatico sempre al 2030 – Flussogramma dei volumi di traffico differenziali progettuale-programmatico nel giorno medio annuo veicoli totali – scenario alto 2030 – Allegato QPRG 3.2.5.12) emerge che le strade sulle quali si verifica un aumento di traffico rispetto allo scenario programmatico 2030, sono, principalmente, parti della esistente strada Cispadana e precisamente:

- tratto nel comune di Reggio Emilia tra SP 43 per Moglia e SP2 Reggio-Rolo;
- tratto reggiano della A22.



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

- b. diventa imprescindibile una campagna di monitoraggio sullo stato di post-operam al fine di verificare eventuali situazioni di superamento dei limiti. Poiché tuttavia vi sono diverse situazioni nelle quali più infrastrutture di trasporto contribuiscono alla rumorosità nei ricettori individuati (tema della concorsualità) è necessario che la suddetta campagna di post-operam venga preceduta da un monitoraggio di ante-operam su quei ricettori per i quali la concorsualità è massima. Ovviamente la campagna di monitoraggio di ante-operam ha l'obiettivo principale di individuare i contributi e dunque le diverse responsabilità delle arterie stradali concorrenti, sia che appartengano alla viabilità di progetto che alla viabilità esterna. Entrambi i monitoraggi di ante-operam e post-operam dovranno essere effettuati dal proponente in accordo con ARPA, che verrà coinvolta anche nella validazione dei dati prodotti. Tale monitoraggio dovrà essere esteso a titolo di conferma delle previsioni di impatto acustico e in funzione della eventuale realizzazione degli eventuali interventi mitigativi anche ai tratti viabilistici di cui al precedente punto a).

In ogni caso la realizzazione degli eventuali interventi mitigativi, dovrà essere effettuata dal proponente previo accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso della sua opera a provocare il superamento dei limiti.

Dagli elaborati emerge che la verifica dell'impatto acustico è stata effettuata "solo negli spazi effettivamente utilizzati per le attività umane" e, di conseguenza, vengono esclusi dalla valutazione di impatto acustico tutti gli edifici che non soddisfano tale requisito, quali ad esempio ruderi, edifici non utilizzati, ecc...

Poiché si ritiene che tale interpretazione normativa non sia fondata, con riferimento alla Tabella riportata in Allegato 8 alla relazione acustica integrativa; si prescrive che:

- i ricettori agricoli, produttivi e commerciali (codice 3, colore azzurro), in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione anche in periodo notturno;
- i ricettori residenziali disabitati, in cattive condizioni, ma teoricamente abitabili (codice 4, colore giallo) in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione;
- i ricettori ruderi, non utilizzati e non abitabili (codice 5, colore rosso) in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione.

Relativamente ai ricettori costituiti dai ruderi, in subordine, potrebbe essere accettata una fideiussione a favore dei Comuni, con data di scadenza da valutare attentamente, da utilizzare per appropriate opere di mitigazione qualora i proprietari degli attuali ruderi, ecc.. volessero esercitare il loro diritto di ristrutturazione dell'edificio;



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

In relazione al dimensionamento delle opere di mitigazione, si chiede che il proponente preveda specifiche valutazioni al fine di garantire, nelle condizioni in cui si verifica sovrapposizione tra le fasce di rispetto di opere stradali in progetto con quelle relative ad un'altra infrastruttura viaria in progetto, l'utilizzo del criterio di concorsualità di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente 29/11/2000; a tal proposito si segnala ad esempio la necessità di considerare in fase di progettazione la prossima realizzazione della viabilità denominata "variante complanare alla SP43" prevista a sud della frazione di Villanova (comune di Reggio);

Più precisamente queste valutazioni/mitigazioni, in quanto il prevedibile aumento del traffico su di essa è una **diretta conseguenza** della realizzazione del nuovo sistema autostradale, dovranno essere condotte sui seguenti tratti:

- tratto di Cispadana esistente nel comune di Reggio tra SP 43 per Moglia e SP2 Reggio-Rolo;
- tratto reggiano della A22.

5. (VALUTAZIONI QUALITA' DELL'ARIA)

Relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria si prende al momento atto delle simulazioni modellistiche e degli scenari emissivi futuri presentati dal proponente, che però mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020) e per le quali sono ancora in corso verifiche e approfondimenti.

In attesa delle valutazioni di cui sopra, che si riflettono anche sull'analisi delle situazioni di dettaglio (in particolare relative alla fase di esercizio nel dominio di studio di Reggio-Villanova e del cantiere fisso di Reggio per il quale era stata richiesta una stima dell'impatto in atmosfera), si ritiene comunque importante ribadire l'inserimento a livello locale di un punto di monitoraggio relativo alla componente aria nella località di Villanova di Reggio per la sua posizione potenzialmente critica racchiusa tra l'attuale A22 e la futura Autostrada Cispadana e non lontana dalla sede del cantiere di Reggio. La proposta della nuova rete di monitoraggio dovrà comunque essere condivisa con l'autorità competente. Si ritiene inoltre opportuno valutare eventuali accorgimenti per ridurre gli eventuali impatti nei casi in cui la distanza insediamenti-strada sia critica per le emissioni dirette da traffico stradale.

A tal proposito sulla base gli esiti del monitoraggio dovrà essere verificata l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e realizzate, considerando anche l'eventuale necessità di ulteriori misure aggiuntive di mitigazione, da concordare con gli Enti territoriali (Provincia e Comune territorialmente interessati).

5. Di dare mandato al Responsabile del Servizio Uso ed Assetto del territorio ed Ambiente di trasmettere le determinazioni di codesta Amministrazione, rese ai sensi dell'art. 25, comma 3 D.Lgs 152/06) alla Regione Emilia-Romagna nonché al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione generale per le valutazioni ambientali;



COMUNE DI REGGIOLO
Provincia di Reggio Emilia

DOPODICHE'

CONSIDERATA l'urgenza di dare attuazione al dispositivo della presente deliberazione al fine di consentire agli adempimenti successivi nel minor tempo possibile.

Visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000 con voti unanimi e palesi.

DELIBERA

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile.



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

All. a)

Allegato alla deliberazione
della G.C. N°90 del 30-09-2013
e composta da n° dodici
IL SEGRETARIO COMUNALE
(DOTT.SSA FANTINI ELISABETTA)



**Oggetto: Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.a.
Relazione tecnica.**

Ai fini della presente relazione si richiamano:

- L'istanza in data 3 ottobre 2012 presentata al Ministero dell'Ambiente dal Concessionario per la realizzazione dell'opera in oggetto per l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA)
- La pubblicazione data 10 ottobre 2012 del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, sui quotidiani Corriere della Sera, Il Resto del Carlino e Gazzetta di Modena per consentire la presentazione delle Osservazioni entro il 9 dicembre 2012
- Le osservazioni presentate dal Comune di Reggioio al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali in data 08.01.2013 ed assunte al prot. del Comune stesso al n. 13461
- La richiesta di integrazioni eseguita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali U prot DVA-2013-0014126 del 17.06.2013 con cui si richiede a Soc. Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. la necessità di acquisire integrazioni ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie;
- Le integrazioni presentate da ARC Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. in data 09.08.2013 al prot. n. 9376

PREMESSA

I contenuti del presente relazione discendono da quanto espresso dall'Amministrazione comunale osservante in sede di conferenza preliminare sul progetto preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana, nei numerosi incontri svolti con gli uffici della Direzione Regionale Reti



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e con il Concessionario dell'opera e negli appositi tavoli di concertazione regionale, tenutisi collateralmente alla citata Conferenza di Servizi preliminare.

Come già espresso in sede di Conferenza preliminare, l'Amministrazione comunale sottolinea che la realizzazione di questa infrastruttura è ritenuta importante per lo sviluppo della accessibilità all comunità ed all'economia locale, ad un livello che trascende i confini comunali.

L'Amministrazione, nella consapevolezza dei conflitti di carattere territoriale e ambientale connessi alla realizzazione dell'opera, si è adoperata - sin dalle fase propedeutiche all'avvio del procedimento per la realizzazione dell'Autostrada Cispadana - per la risoluzione di tali conflitti, aspetto che ritiene imprescindibile per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

In base all'Accordo stipulato in data 12 settembre 2011, tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Reggio, Rolo, Luzzara, Brescello, Guastalla, la "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22 anche in complanare al tracciato autostradale" in comune di Reggio e la "Variante sud di Rolo verso Novi di Modena, dallo svincolo tra la S.P.4 e Via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, con allargamento del tracciato esistente e collegamento al comune di Novi" rientrano nelle opere di viabilità complementari di **priorità 1**, ricadenti nella rete di interesse regionale, definita all'art. 163 comma 2 della LR 3/1999 e per le quali c'è l'impegno regionale di inserimento nella programmazione ex art.164 bis della L.R. 3/99 come indicato nella Delibera di Giunta Regionale n° 482 del 23/04/2012.

Si evidenzia pertanto nei confronti della Regione Emilia-Romagna l'importanza di procedere a una più puntuale definizione del finanziamento, essendo già in fase di svolgimento la progettazione a cura della Provincia, ai fini della realizzazione di tali infrastrutture in concomitanza con lo svolgimento dei cantieri dell'opera principale dell'autostrada Cispadana.

Tali varianti e la contemporaneità delle realizzazioni con la Cispadana sono assolutamente necessarie per l'utilizzo dell'asse cispadano medesimo e per i suoi rapporti con la rete viaria esistente. L'assenza di tali opere di infrastrutturazione avrebbe, infatti, una forte incidenza sulla funzionalità complessiva del sistema viario, sia sul territorio che sulle comunità locali. Questa considerazione ha ancora più valore dopo il sisma che ha colpito la zona, in quanto il continuo passaggio di automezzi anche pesanti attraverso i centri abitati, come nel centro di Rolo, rende ancora più precaria la situazione degli edifici danneggiati.

Dato atto che:

- L'autostrada Regionale Cispadana, nella configurazione progettuale definitiva, si estende nell'ambito amministrativo della Regione Emilia-Romagna ed interessa le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara e 13 territori comunali.
- Il tracciato percorre trasversalmente, con direzione prevalente Ovest – Est, ed a quote comprese tra i 10 e i 19 m s.l.m., il quadrante nord orientale della pianura emiliana. La nuova autostrada presenta una lunghezza complessiva di circa km 67,7, con inizio nel Comune di Reggio (RE), in prossimità dell'attuale casello sull'autostrada A22 "del Brennero", e termine nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud dell'Autostrada A13 "Bologna – Padova" e raccordo con la superstrada "Ferrara – Porto Garibaldi";
- l'Autostrada prevede quattro nuove autostazioni e due aree di servizio, oltre a due svincoli di interconnessione con le autostrade A22 ed A13. posti, come detto, all'inizio e



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

- alla fine del raccordo autostradale in progetto;
- la sezione autostradale è di categoria A in ambito extraurbano a 2+2 corsie di marcia, avente larghezza minima di 25,00 m e composta da due carreggiate, ciascuna organizzata con due corsie di marcia di 3,75 m oltre ad una corsia di emergenza di 3,00m;
 - nel territorio del Comune di Reggioio il progetto assoggettato a VIA prevede in comune di Reggioio la realizzazione della viabilità locale di collegamento alla nuova autostazione di Reggioio-Rolo, dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A22 e di un tratto autostradale della lunghezza di 1 km circa;
 - nell'ambito del progetto si prevede inoltre di realizzare sempre sul territorio del Comune di Reggioio un tratto di viabilità di adduzione al nuovo sistema autostradale, a completamento dell'asse Cispadano fino alla provincia di Parma, il tratto D03, Cispadana tra la SP n° 2 "Reggioio-Gonzaga" e la ex SS n° 62 "della Cisa";

Evidenziato che ad oggi il Progetto Preliminare di Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggioio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13 non presenta le caratteristiche di conformità urbanistica rispetto alle previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Reggioio;

Considerato che:

- Il Piano di Tutela e risanamento della Qualità dell'Aria (PTQA) della Provincia di Reggio Emilia, approvato con DCP n. 113 del 18/10/2007, è lo strumento di riferimento per quanto attiene nello specifico al tema della qualità dell'aria;
- in riferimento al PTQA, l'area interessata dal progetto ricade in zona A (o "Pianura Ovest" come denominata dalla D.G.R. n. 2001/2011, dove esiste il rischio di superamento dei valori limite sull'inquinamento di lungo periodo). Viste le caratteristiche del progetto descritte negli elaborati, non si rilevano elementi ostativi alla sua realizzazione a condizione che il proponente metta in atto idonee misure compensative volte a tutelare la qualità dell'aria e più in generale le condizioni ambientali dei territori, a favore delle comunità locali, come di seguito indicato nelle prescrizioni.

Valutato che :

- Per la procedura di VIA dell'infrastruttura, il Comune di Reggioio ha partecipato ad un percorso di collaborazione e cooperazione fra gli Enti ed Aziende coinvolti, quali Provincia di Reggio Emilia, A.R.P.A. Sezione di Reggio Emilia, il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, il Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in destra Po, AUSL-Dipartimento di Sanità Pubblica di Reggio Emilia.
- tale percorso di confronto ha consentito un congiunto approfondimento delle tematiche e confronti trasversali per le valutazioni sulle interferenze delle opere rispetto al contesto territoriale e le relative implicazioni sulle realtà locali e sulle condizioni ambientali;
- il progetto dell'infrastruttura prevede sul territorio del Comune di Reggioio la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico, ma che comportano inevitabili ricadute negative sotto il profilo ambientale e territoriale.
- Pur rimandando alla Conferenza di Servizi sul progetto definitivo e di Accordo di Programma le valutazioni su tutti gli aspetti progettuali e di inserimento che non hanno



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

rilevanza ambientale e sulle comunità nonché sulle mancate integrazioni progettuali del proponente che evidenziano criticità riguardanti la risoluzione delle interferenze tra la viabilità di adduzione in progetto e la viabilità esistente, si ribadisce che tali interferenze dovranno essere affrontate e risolte con l'elaborazione di documentazione progettuale nell'ambito delle procedure relative all'approvazione del Progetto Definitivo.

Si evidenzia che, relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria considerato che le simulazioni modellistiche e gli scenari emissivi futuri presentati dal proponente mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020) per le quali sono ancora in corso verifiche e approfondimenti, in attesa delle valutazioni di cui sopra, che si riflettono anche sull'analisi delle situazioni di dettaglio (in particolare relative alla fase di esercizio nel dominio di studio di Reggiolo-Villanova e del cantiere fisso di Reggiolo per il quale era stata richiesta una stima dell'impatto in atmosfera), si ritiene comunque importante ribadire l'inserimento a livello locale di un punto di monitoraggio relativo alla componente aria nella località di Villanova di Reggiolo per la sua posizione potenzialmente critica racchiusa tra l'attuale A22 e la futura Autostrada Cispadana e non lontana dalla sede del cantiere di Reggiolo. La proposta della nuova rete di monitoraggio dovrà comunque essere condivisa con l'autorità competente. Si ritiene inoltre opportuno valutare eventuali accorgimenti per ridurre gli eventuali impatti nei casi in cui la distanza insediamenti-strada sia critica per le emissioni dirette da traffico stradale.

A tale riguardo è opportuno inoltre evidenziare che l'abitato di Villanova (comune di Reggiolo) nella presente configurazione viabilistica è già attualmente interessato da un elevato carico veicolare e la realizzazione della nuova infrastruttura in progetto comporterà un ulteriore aumento del traffico sulla viabilità locale di adduzione al nuovo casello autostradale Rolo-Reggiolo con relativo incremento delle emissioni in atmosfera e del rumore e quindi con conseguente impatto sull'ambiente e sulla salute dei residenti. In considerazione delle valutazioni di carattere ambientale e sanitario sopraesposte, si ribadisce l'assoluta necessità di attuare la variante al centro abitato di Villanova quale importante misura di limitazione degli impatti ambientali sulla comunità locale. Pertanto si ritiene necessario realizzare la "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22 anche in complanare al tracciato autostradale", prevedendo una progettazione e realizzazione integrata delle varianti e della infrastruttura cispadana.

Richiamando le finalità della valutazione d'impatto ambientale che non sono rivolte in modo esclusivo alla tutela delle componenti ambientali in senso stretto, ma anche alla salute ed al benessere dell'uomo, risulta essenziale mettere in atto tutte le soluzioni progettuali che possano ridurre la frammentazione dei fondi agricoli dovuta alla realizzazione dell'infrastruttura lineare in progetto e salvaguardare la sicurezza prevenendo l'incidentalità legata all'interferenza fra mezzi agricoli (per lo svolgimento dell'attività agricola ampiamente diffusa nei terreni limitrofi al tratto stradale oggetto di realizzazione) che muovendosi lentamente ed essendo ingombranti interferiscono gravemente con i flussi veicolari che insisteranno sulla realizzanda Cispadana; avendo inoltre incidenza diretta sulla funzionalità trasportistica dell'asse viario stesso;



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

Lo studio sull'impatto acustico e le relative integrazioni, così come evidenziato da ARPA nel relativo parere non forniscono garanzie sufficienti che la modellizzazione del proponente sia stata eseguita con un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuati, pertanto il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso, ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità autostradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

In particolare anche dagli elaborati del SIA (si veda nello studio trasportistico lo scenario progettuale 2030 posto a confronto con quello programmatico sempre al 2030 – Flussogramma dei volumi di traffico differenziali progettuale-programmatico nel giorno medio annuo veicoli totali – scenario alto 2030 – Allegato QPRG 3.2.5.12) emerge che le strade sulle quali si verifica un aumento di traffico rispetto allo scenario programmatico 2030, sono, principalmente, parti della esistente strada Cispadana e precisamente:

- tratto nel comune di Reggio Emilia tra SP 43 per Moglia e SP2 Reggio Emilia-Rolo;
- tratto reggiano della A22.

Diventa quindi imprescindibile una campagna di monitoraggio sullo stato di post-operam al fine di verificare eventuali situazioni di superamento dei limiti. Poiché tuttavia vi sono diverse situazioni nelle quali più infrastrutture di trasporto contribuiscono alla rumorosità nei ricettori individuati (tema della concorsualità) è necessario che la suddetta campagna di post-operam venga preceduta da un monitoraggio di ante-operam su quei ricettori per i quali la concorsualità è massima. Ovviamente la campagna di monitoraggio di ante-operam ha l'obiettivo principale di individuare i contributi e dunque le diverse responsabilità delle arterie stradali concorrenti, sia che appartengano alla viabilità di progetto che alla viabilità esterna. Entrambi i monitoraggi di ante-operam e post-operam dovranno essere effettuati dal proponente in accordo con ARPA, che verrà coinvolta anche nella validazione dei dati prodotti. Tale monitoraggio dovrà essere esteso a titolo di conferma delle previsioni di impatto acustico e in funzione della eventuale realizzazione degli eventuali interventi mitigativi anche ai tratti viabilistici di cui al precedente punto a).

In ogni caso la realizzazione degli eventuali interventi mitigativi, dovrà essere effettuata dal proponente previo accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso della sua opera a provocare il superamento dei limiti.

Le valutazioni sopra riportate evidenziano che il progetto dell'infrastruttura prevede nel territorio del Comune di Reggio Emilia la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico ma che comportano inevitabili ricadute ambientali e territoriali negative in termini di sottrazione di suolo destinato ad uso agricolo, impatto sul comparto idrico dell'area, inserimento paesaggistico e disagio degli abitanti residenti nell'intorno a causa della frammentazione territoriale e degli impatti ambientali connessi all'infrastruttura (rumore, emissioni in atmosfera...). Visti i contenuti del progetto e del relativo SIA, si ritengono pertanto



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

necessari ulteriori interventi di compensazione e mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura stessa.

OSSERVAZIONE N.1

COMPLANARE AL TRACCIATO AUTOSTRADALE IN VARIANTE ALLA SP 43

Realizzare una complanare al tracciato autostradale in variante alla SP43 per ridurre i disagi dell'abitato di Villanova attraverso la deviazione del traffico pesante dalla SP43, in risposta all'attuale insostenibile situazione per la quale il Comune prevede un peggioramento in termini di aumento di traffico "da e per" i bacini della bassa mantovana e bassa modenese.

ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE COME OPERA COMPLEMENTARE

Il tema non è stato affrontato in sede di progetto preliminare; nella "Relazione di ottemperanza" (elaborato 0003_PD_0_000_00000_0_GE_RG_02_A) si legge che "...la realizzazione di una complanare al tracciato autostradale in variante alla SP43, non sarà prevista all'interno del Progetto Definitivo di Autostrada Cispadana, l'opera potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamenti, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti locali interessati"

In proposito **SI OSSERVA** che la configurazione del progetto definitivo presentato è tale da condizionare la futura realizzazione dell'opera, in quanto non viene lasciato sufficiente spazio a fianco dell'infrastruttura autostradale. In particolare in prossimità di strada Fantozza, lo spazio lasciato a nord del tracciato della Cispadana per l'affiancamento del tracciato della Variante non sembra essere sufficiente, anche in relazione a possibili sviluppi e ampliamenti futuri della Cispadana stessa. Inoltre in corrispondenza dello svincolo Reggio-Rolo occorre mantenere lo spazio per il passaggio della Variante sotto allo svincolo medesimo, utilizzando l'esistente sottopasso e parte dell'area di sedime dell'attuale casello autostradale (che verrà dismesso) per consentire il raccordo della Variante con la S.P.43. In aggiunta, si chiede che il progetto definitivo venga integrato con il prolungamento degli scatolari dei sottopassi, e con le messa in protezione degli eventuali sottoservizi, al tracciato autostradale cispadano in modo da consentire l'attraversamento anche da parte della citata Variante a sud di Villanova in quanto ad essa complanare.

(parere condiviso con il Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile, Patrimonio ed Edilizia della Provincia di Reggio Emilia).

OSSERVAZIONE N. 2

PROGETTO INTEGRATO DI GESTIONE E SMALTIMENTO DELLE ACQUE DELL'AREA INTERESSATA DAL NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE

Prevedere un progetto integrato di gestione e smaltimento delle acque (nere e bianche) dell'area interessata dal nuovo casello autostradale in relazione all'area industriale Rame con collegamento al depuratore prevedendo altresì il ripristino della viabilità interna interferita; è in fase di approfondimento un progetto di collegamento del sistema fognario della zona industriale Rame al depuratore cittadino (zona industriale Ranaro a circa 800 m di distanza), compreso nel piano d'ambito e già parzialmente finanziato con risorse pubbliche.

ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA PRELIMINARE

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO** in relazione ai progetti di ENIA / IREN per la rete fognaria dell'area.

Si rileva che il nuovo casello autostradale in progetto e il "campo base di Reggio" sono previsti nei pressi dell'area della zona industriale "Rame" (Comune di Reggio) e che il parere del Consorzio di Bonifica delle Terre dei Gonzaga in Destra Po, prot. n. 5964 del 2/11/2012, segnala nell'intera area di interesse possibili future criticità idrauliche connesse anche alle acque meteoriche derivanti dall'area in cui sono previsti il nuovo casello ed il "campo base" sopraccitati. In osservanza del principio dell'invarianza idraulica, considerato che in tali corpi idrici superficiali recapitano attualmente anche le acque nere provenienti dalla zona industriale "Rame", visti i contenuti del parere AUSL RE 2012/0111622 del 6/12/2012, anche al fine di escludere possibili criticità **SI CHIEDE**, considerato il significativo apporto in acque superficiali derivante dalle opere in progetto, di realizzare il collegamento tra la zona industriale Rame e la zona industriale Ranaro;

(parere condiviso con il Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile, Patrimonio ed Edilizia della Provincia di Reggio Emilia).



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

OSSERVAZIONE N. 3

RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE DELLA RETE LOCALE CON L'INFRASTRUTTURA

Risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggio-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:

- a) *all'interferenza con la strada Rizza è richiesta la realizzazione di un sottopasso a raso di dimensioni adeguate al passaggio di mezzi agricoli nel quale devono essere garantite l'illuminazione e il drenaggio delle acque, con manutenzione non a carico né dei privati né del Comune o in alternativa un sovrappasso per collegare i fondi evitando l'immissione dei mezzi agricoli sul Bretella;*
 - b) *riqualificazione di via Pandelici per permettere il collegamento con il centro abitato di Brugno in funzione del maggior traffico che il comune prevede sulla stessa con mitigazione ambientale dovuta alla presenza di un'importante testimonianza di valore storico e architettonico, villa De Moll, tutelata sia dal PRG che dal PTCP;*
 - c) *garantire il diritto di passaggio sui poderi di proprietà privata mediante strade di appoderamento su entrambi i lati della bretella;*
 - d) *prevedere la continuità di collegamento, ciclopedonale e automobilistica;*
 - e) *risoluzione delle interferenze in Strada Fantozza e strada interpoderale già definita nella frazione di Villanova;*
- RICHIESTA PARZIALMENTE ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA PRELIMINARE:**
- *per i punti a), d), e), f), g) si rimanda agli opportuni approfondimenti progettuali del progetto definitivo, sulla base dello studio di traffico;*
 - *per il punto b) la richiesta NON è stata accolta, pur dando atto che in sede di SIA dovrà essere valutato l'impatto sulle principali viabilità e sulla Villa De Moll;*
 - *per il punto c) rimandando alle successive fasi progettuali per l'individuazione delle opportune soluzioni per garantire l'accessibilità ai poderi/aziende agricole;*

Nella Relazione di ottemperanza si risponde direttamente solo alla richiesta di cui al punto 3b) e solo relativamente alle interferenze su Villa De Moll, in quanto si definiscono non accolte le richieste del punto 3, contrariamente a quanto riportato nel verbale della conferenza preliminare.

In generale si osserva che tutte le interferenze della viabilità locale con il tratto di Bretella esistente non sono state affrontate in quanto quest'ultima è stata ritenuta "non compresa nel progetto". Si segnala peraltro che la realizzazione dell'autostrada Cispadana e il completamento della Bretella indurranno un ovvio aumento di traffico anche su questa tratta: poiché si tratta di una conseguenza diretta del progetto in esame, **SI CHIEDE CHE VENGANO CONSIDERATE ANCHE LE INTERFERENZE E GLI IMPATTI RELATIVI AL TRATTO DI BRETELLA CISPADANA ESISTENTE.**

Per quanto riguarda il punto a), **SI OSSERVA CHE** la richiesta relativa all'interferenza della Strada Rizza con la Bretella **NON È STATA ACCOLTA** in quanto ritenuta non accolta in conferenza preliminare (confermato incrocio a raso). **SI CHIEDE PERTANTO di valutare la richiesta secondo il parere favorevole espresso invece in quella sede.** Si segnala che l'affermazione "i flussi di traffico [sulla via Rizza] risultano trascurabili" non è accettabile dall'Amministrazione, in quanto il problema principale da risolvere è quello della sicurezza della circolazione, soprattutto per la possibilità di transito sulla via Rizza di mezzi lenti quali quelli agricoli.

Per quanto riguarda il punto b) si risponde – anche se la richiesta non è stata accolta in sede di conferenza preliminare – ma solo sull'impatto sulla villa De Moll (elemento REG07): si dichiara che l'impatto è stato valutato ininfluente e quindi tale da non richiedere mitigazioni in quanto: "la viabilità di progetto presenta in questo tratto una configurazione a raso, l'accesso alla villa è sull'attuale SP dal lato opposto rispetto alla futura viabilità di adduzione, il bene storico tutelato (l'edificio) è del tutto schermato dal punto di vista visivo dalla presenza del parco privato a nord della villa". L'interferenza con via Pandelici è prevista con intersezione a raso e con interventi di mascheramento dell'infrastruttura, ma non sono previsti interventi di riqualificazione della viabilità; via Margorana è interrotta e riconnessa sulla via Pandelici.

A questo proposito **SI OSSERVA** anche in questo caso che gli incroci a raso della viabilità locale con una viabilità direttamente connessa e a servizio dell'infrastruttura autostradale costituiscono una fonte di pericolo per i mezzi in immissione e/o attraversamento – che possono essere anche agricoli, se autorizzati. E' quindi indispensabile mantenere l'accessibilità ai fondi agricoli studiando anche le specifiche soluzioni per le quali il Comune di Reggio si impegna fin d'ora a dare la propria collaborazione. Si sottolinea la necessità di realizzare accessi e reti viabilistiche di servizio al cantiere tenendo anche conto, nella loro distribuzione, della loro rifunionalizzazione come piste di servizio ai fondi agricoli. In particolare, si segnala che sul territorio reggiano oggetto dell'intervento le strutture dei poderi si sviluppano secondo una giacitura con orientamento circa nord-sud che viene tagliata trasversalmente dall'asse cispadano creando notevoli difficoltà di raggiungimento e criticità gestionali per i continui spostamenti fra i vari appezzamenti di terreno da parte delle aziende agricole. In tale contesto si evidenzia la necessità di realizzare sottovie interpoderali alla Cispadana, per consentire il passaggio dei mezzi agricoli vincolati



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

dalle esigenze di conduzione dei fondi ad un transito frequente seppur discontinuo, indicando che esse siano possibilmente progettate con soluzioni tecniche e accorgimenti di sicurezza utili per estenderne l'utilizzo alla viabilità ciclopedonale. **SI CHIEDE di rivedere la tipologia delle intersezioni** prevedendo, in luogo degli incroci a raso, i sottopassi richiesti con le specificità di seguito riportate:

- a) interferenza con strada Rizza: si ritiene che la risoluzione dell'interferenza con intersezione a raso che consente molteplici direzioni di svolta non sia efficace ai fini viabilistici in quanto pone un'interruzione alla priorità del traffico sull'arteria Cispadana e, soprattutto, non garantisce la sicurezza degli utenti; una soluzione progettuale che preveda uno scavalco con sottopasso o sovrappasso, sia ciclopedonale che veicolare, consente la permeabilità richiesta senza incidere sulla sicurezza e funzionalità dell'asse cispadano;
- b) Interferenza con la struttura insediativa territoriale di Palazzo de Moll: L'oggetto della tutela non è solo la villa con il suo parco ma tutta l'area storicamente e paesaggisticamente correlata ad essa. La struttura territoriale di Palazzo de Moll ha come elemento ordinatore storico il viale principale della villa che, attraversando in senso longitudinale tutta l'area, collega la villa stessa alle due corti rurali e genera l'orientamento della struttura poderale. Il tracciato viabilistico in esame nell'attraversare l'area interessata dalla tutela si sovrappone ai segni territoriali esistenti compromettendone la percezione e la permanenza nel tempo. Al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera si chiede pertanto:
 - di adottare per l'area in esame una soluzione altimetrica a quota inferiore rispetto a quella prevista in progetto in maniera da tutelare al massimo l'intervisibilità tra le componenti della struttura territoriale;
 - di prevedere misure compensative consistenti nella riqualificazione paesaggistica dell'area rafforzando il segno ordinatore della struttura territoriale mediante piantumazione di un doppio filare arboreo disposto in senso sud-ovest nord-est lungo la viabilità campestre esistente su entrambi i lati della nuova infrastruttura;
 - di adottare per la viabilità poderale di collegamento rurale una soluzione che si appoggi sui tracciati storici esistenti evitando di attivare ulteriori processi di rimozione. Si precisa che le strade poderali e interpoderali dovranno avere larghezza non superiore a 4 metri lineari;
 - di valutare la necessità di realizzare una nuova viabilità poderale complanare alla corsia sud della strada di progetto o, qualora ritenuta necessaria, di prevederne la connessione alla viabilità ordinaria evitando di attraversare la zona tutelata;
- c) interferenza con via Spallanzani: il passaggio lungo via Spallanzani si configura prioritariamente quale collegamento finalizzato all'accessibilità ai fondi agricoli e agli spostamenti bicicletta ciclopedonali. Si chiede di prevedere un sottopasso o sovrappasso per l'attraversamento (sia da parte dei mezzi agricoli sia per il passaggio ciclopedonale). E inoltre necessario prevedere le piste laterali per il raggiungimento delle proprietà agricole in linea con quelle previste su via Margonara;
- d) interferenza con via Margonara: le strade di arroccamento indicate nel progetto definitivo sono ritenute rispondenti all'esigenza di accessibilità locale, tuttavia la sola presenza delle strade di arroccamento, collegate alla rotatoria di via Pandelici prevedono l'attraversamento anche da parte dei mezzi agricoli e delle biciclette della rete infrastrutturale cispadana, che si configura come una arteria principale di collegamento diretto. Tale situazione incide sulla funzionalità dell'asse e sulla sicurezza. Si chiede pertanto la realizzazione di sottopasso ciclopedonale e per i mezzi agricoli;
- e) sottovia su strada Fantozza: accogliendo l'osservazione esplicitata nella relazione di ottemperanza del progetto Definitivo, si segnala, in relazione alla opera complementare definita in accordo di programma, il manufatto di sottopasso andrà dimensionato opportunamente per consentire lo scavalco di strada Fantozza anche da parte della Variante di Villanova, da realizzarsi in fregio all'autostrada Cispadana;

OSSERVAZIONE N. 4

REALIZZAZIONE DI UN INCROCIO A ROTATORIA SULLA BRETTELLA CISPADANA



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

Realizzare un incrocio a rotatoria sull'attuale bretella Cispadana con prolungamento di Via G. Di Vittorio in modo che il traffico, anche pesante, diretto verso la zona artigianale-industriale "Gorna" eviti di passare per il centro abitato di Reggio.

RICHIESTA NON ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA E RINVIATA ALLA CONCERTAZIONE COMUNI – REGIONE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE COMPLEMENTARI

SI RITIENE IN OGNI CASO NECESSARIO SEGNALARE IL TEMA in quanto un incrocio a raso sulla Bretella Cispadana presenta gravi problemi in primo luogo dal punto di vista della sicurezza ma anche da quello della fluidità del traffico in immissione.

OSSERVAZIONE N. 5

MANTENIMENTO DI VIA RAME COME PRINCIPALE VIA DI SMISTAMENTO DEL TRAFFICO

Si chiede di individuare un diverso collegamento viario fra casello e zona industria-le/commerciale Rame mantenendo Via Rame come la principale via di immissione nell'area industriale/commerciale, pur garantendo l'accessibilità a tutte le attività presenti su via Fermi

ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI COME APPROFONDIMENTO IN FASE DI PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO AFFRONTATO COME RICHIESTO**, in quanto nel progetto definitivo non è stato individuato un "diverso collegamento" ma la rotatoria di accesso all'autostazione è stata solo spostata leggermente a nord riconfigurandone i rami di accesso (via Rame, via Meucci, bretella per la SP 43); è inoltre aggiunto un accesso diretto dalla rotatoria dell'azienda ubicata all'incrocio tra via Rame e via Meucci. Lo spostamento della rotatoria riduce le interferenze con le aziende insediate nelle immediate vicinanze. Ma il mantenimento di ingresso e uscita dalla rotatoria sulla via Meucci è contrario al parere dell'Amministrazione che considera questa viabilità di sezione insufficiente. Il tratto di via Rame a sud della rotatoria del casello viene potenziato attraverso il suo risezionamento e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con via Galileo Galilei **SI CHIEDE PERTANTO** di affrontare il tema secondo quanto richiesto e accolto in sede di conferenza preliminare

OSSERVAZIONE N. 6

PERCORSI CICLOPEDONALI DI COLLEGAMENTO DEL CENTRO ABITATO DI VILLANOVA

Rivedere la connessione del centro abitato della frazione di Villanova alla zona industriale attraverso percorsi ciclopedonali che concorrano anche al collegamento con il centro abitato del capoluogo.

RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO SOLO PARZIALMENTE**, in quanto non figurano piste ciclopedonali che connettono Villanova (ad est del nuovo casello) con la zona produttiva (ad ovest). Il collegamento è possibile lungo la viabilità ordinaria, ma non è in sede propria né – in apparenza – protetta. L'asse infrastrutturale cispadano si inserisce in un tessuto territoriale creando, a volte, separazione fra contesti abitativi consolidati nel tempo. Le piste ciclopedonali, favorendo la mobilità sostenibile, possono consentire collegamenti locali di valenza comunale e tra frazioni e località poste fra diversi comuni, favorendo gli spostamenti verso i luoghi di lavoro/studio ed altre.

In questo contesto, si chiede di implementare la previsione di piste ciclabili non solo sfruttando le piste di cantiere ma anche progettando tracciati dedicati in grado di connettere le funzioni e le reti già presenti sul territorio. In particolare al fine di ridurre l'ulteriore frammentazione territoriale della frazione di Villanova (comune di Reggio) a causa dell'opera in progetto e di garantire la necessaria connessione funzionale si chiede di prevedere la realizzazione di un collegamento ciclopedonale per i percorsi casa-lavoro tra la frazione di Villanova e le zone industriali limitrofe (Ranaro – Rame) oltre che con il centro abitato del Comune capoluogo di Reggio.

SI CHIEDE PERTANTO di rivedere la progettazione dei percorsi pedonali di collegamento tra la zona produttiva e il centro abitato al fine di realizzare percorsi in sicurezza, anche in relazione alla diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per i percorsi casa – lavoro.

SI OSSERVA INOLTRE CHE i percorsi ciclabili del Comune di Reggio non sono rappresentati né nella tavola "Planimetria generale dei percorsi ciclabili e sistemi di segnaletica e sosta dedicati" né nella serie di tavole "Planimetria di progetto e tracciamento – Percorsi ciclabili (...)" nelle quali la rappresentazione ha inizio ad est del casello.



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

OSSERVAZIONE N. 7

MITIGAZIONI AMBIENTALI

Si chiede di individuare mitigazioni ed inserimento territoriale per: rumore, qualità aria, incidenza paesaggistica
RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

Si rileva che l'osservazione non è trattata nella "Relazione di ottemperanza"

Si ritiene la **RICHIESTA SOLO PARZIALMENTE ACCOLTA** in quanto, dall'analisi degli elaborati, dal punto di vista della mitigazione dell'inquinamento acustico si rileva che sono state localizzate barriere fonoassorbenti lungo la A22 all'intersezione con la SP 43 che, ad un primo esame, appaiono di lunghezza non sufficiente a coprire tutto l'abitato (in particolare verso sud).

Dal punto di vista della mitigazione dell'inquinamento atmosferico sono previsti impianti di specie arboree a sesto affittito, in accoppiamento all'effetto barriera delle mitigazioni acustiche.

Dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico non si rilevano specifici interventi

Anche in riferimento a quanto osservato riguardo allo studio sul traffico (si veda osservazione n. 13) e al fatto che nel territorio di Reggio Emilia insistono due parti significative della nuova infrastruttura - l'interconnessione con la A22 e il nuovo casello) **SI CHIEDE DI RIVEDERE LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI ACUSTICI ED ATMOSFERICI E LA CONSEGUENTE PROGETTAZIONE DELLE MITIGAZIONI.**

Con riferimento al tema dell'**impatto acustico** e delle relative misure di mitigazione in progetto, si richiama quanto previsto da ARPA nel proprio parere. In relazione al dimensionamento delle opere di mitigazione, si chiede inoltre che il proponente preveda specifiche valutazioni al fine di garantire, nelle condizioni in cui si verifica sovrapposizione tra le fasce di rispetto di opere stradali in progetto con quelle relative ad un'altra infrastruttura viaria in progetto, l'utilizzo del criterio di concorsualità di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente 29/11/2000; a tal proposito si segnala ad esempio la necessità di considerare in fase di progettazione la prossima realizzazione della viabilità denominata "variante complanare alla SP43" prevista a sud della frazione di Villanova (comune di Reggio Emilia);

Inoltre, sulla base delle specifiche indicazioni fornite da ARPA, si chiede di realizzare, in relazione all'infrastruttura autostradale e alle relative opere di adduzione, un dettagliato e completo piano di monitoraggio sul campo volto a verificare l'efficacia delle misure di mitigazione acustica realizzate, prevedendo l'implementazione di tali misure qualora necessario

Con riferimento alla **qualità dell'aria** si chiede di orientare il sistema di monitoraggio, anche sulla base delle specifiche indicazioni di ARPA, al fine di valutare, in fase di esercizio dell'infrastruttura, l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e realizzate, considerando anche l'eventuale necessità di ulteriori misure aggiuntive di mitigazione, da concordare con il Comune di Reggio Emilia.

OSSERVAZIONE N. 8

BARRIERE ANTIFONICHE SULLA BRETELLA CISPADANA

Si chiede di prevedere barriere antirumore su entrambi i lati in prossimità delle abitazioni, anche sulla bretella Cispadana esistente

RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

Si rileva che l'osservazione non è trattata nella "Relazione di ottemperanza"

SI OSSERVA CHE LA RICHIESTA NON È STATA ACCOLTA in quanto, dall'analisi degli elaborati, dal punto di vista della mitigazione dell'inquinamento acustico si rileva che non sono state localizzate barriere fonoassorbenti nelle posizioni indicate. Anche se la parte di bretella Cispadana già esistente non è inserita nel progetto, si fa osservare che con il suo prolungamento verso est e con la realizzazione del tratto autostradale ad ovest e del nuovo casello, essa verrà interessata da un traffico superiore a quello attuale, traffico che attualmente percorre la SP 43 e che domani percorrerà invece, per l'accesso al sistema autostradale, la bretella; quindi la necessità di mitigazioni acustiche è una diretta conseguenza della realizzazione della nuova infrastruttura.

SI RICHIEDE PERTANTO DI PREVEDERE LE NECESSARIE MITIGAZIONI ACUSTICHE LUNGO LA BRETELLA CISPADANA, tratto già esistente, in quanto il prevedibile aumento del traffico su di essa è una **DIRETTA CONSEGUENZA** della realizzazione del nuovo sistema autostradale.

OSSERVAZIONE N. 9

RETTIFICA DEL TRACCIATO



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

Si chiede di valutare la possibilità di una rettifica del tracciato della nuova bretella Cispadana per ridurre i disagi alle abitazioni interferite.

RICHIESTA NON VALUTATA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE PUR ESSENDO DEPOSITATA AGLI ATTI DELLA CONFERENZA

Si rileva che l'osservazione non è trattata nella "Relazione di ottemperanza"

SI OSSERVA CHE il tratto stradale in oggetto non è rappresentato nelle tavole di raffronto tra progetto preliminare e progetto definitivo, nelle quali la rappresentazione ha inizio dal sistema interconnessione a22 – nuovo casello per svilupparsi verso est. Peraltro dall'esame comparato degli elaborati del progetto preliminare si rileva che **LA RICHIESTA NON È STATA ACCOLTA**, né viene data giustificazione del non accoglimento. **SI CHIEDE PERTANTO** di provvedere così come richiesto in sede di conferenza preliminare

OSSERVAZIONE N. 10

AREA PRODUTTIVA "RANARO"

Si chiede di valorizzare l'area industriale "Ranaro" migliorandone la fruibilità anche attraverso opere di sistemazione del reticolo viario (risoluzione dei problemi di sicurezza delle intersezioni di accesso alla zona industriale, manutenzione straordinaria ecc.)

RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

In sede di conferenza preliminare l'Amministrazione comunale ha richiesto la messa in sicurezza del collegamento tra il nuovo casello e la zona industriale Ranaro, collegamento per il quale è presente una intersezione semplice a raso per l'accesso alla zona produttiva. L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE OSSERVA CHE l'immissione dall'area industriale nella bretella di collegamento al casello avviene in condizioni non di sicurezza, con scarsa visibilità dovuta alla presenza di edifici esistenti ed alla vicinanza ad una curva. **SI CHIEDE pertanto** di migliorarne l'accessibilità, in termini di sicurezza, in funzione del prevedibile considerevole aumento di traffico proveniente da sud sulla S.P. 44, procedendo in tal senso nell'ambito di approfondimenti conoscitivi.

OSSERVAZIONE N. 11

STUDIO DI TRAFFICO

Nel quadro dello Studio di Impatto Ambientale è stato redatto un nuovo studio di traffico che definisce due scenari di riferimento:

- ▶ Scenario Basso, che si caratterizza per un calo della domanda nel 2012 e nella prima metà del 2013 e per una ripresa più lenta negli anni 2014-2016 che porta il traffico a livelli inferiori rispetto a quelli prevedibili seguendo il trend registrato negli anni 1995-2010.
- ▶ Scenario Alto, che ipotizza una moderata crescita nei prossimi anni prevedendo quindi un ritorno a valori equivalenti a quelli del trend attuale dopo il 2030.

SI OSSERVA CHE ENTRAMBI GLI SCENARI SONO MOLTO MODERATI rispetto alla crescita del traffico: in quello più "spinto" (scenario Alto) occorrerebbero circa 20 anni per arrivare a valori dei flussi equivalenti a quelli degli anni 1995-2010: **SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGA APPROFONDIRA LA DEFINIZIONE DEGLI SCENARI DI RIFERIMENTO.**

SI OSSERVA inoltre che per l'analisi della mobilità attuale sono stati utilizzati per la viabilità ordinaria dati regionali e provinciali e sono stati effettuati specifici rilievi, mentre per la viabilità autostradali (A22 e A13) sono stati utilizzati dati forniti dai gestori: tutte le attività correlate al censimento dei volumi di traffico veicolare, in corrispondenza delle diverse sezioni oggetto di studio, hanno avuto luogo nel periodo compreso tra **giovedì 21 Luglio e lunedì 1 Agosto 2011**, ed hanno interessato 15 postazioni di rilevamento.

Nonostante nel seguito dello studio si parli di correttivi e confronti con altre date, **SI OSSERVA CHE LE DATE SCELTE NON APPAIONO SIGNIFICATIVE** in quanto i rilievi sono stati effettuati in un periodo notoriamente "atipico" per il traffico in quanto a scuole chiuse e coincidente con le vacanze estive.

Poiché tali rilievi sono utilizzati per la taratura del modello di simulazione del traffico, **SI CHIEDE CHE VANGANO EFFETTUATI NUOVI RILIEVI DI CONTROLLO IN PERIODI MAGGIORMENTE SIGNIFICATIVI.**

Inoltre, relativamente alla dotazione infrastrutturale al 2017, si ipotizza siano realizzate le seguenti infrastrutture:

- 1 - Cispadana, compreso il completamento del tratto non a pedaggio ad Ovest della A22 (trat-teggiato in figura);
- 2 - Variante di Valico Bologna - Firenze;
- 3 - Terza corsia A14 Rimini - Ancona;



COMUNE DI REGGIOLO

Provincia di Reggio Emilia

- 4 - Terza corsia A22 Modena - Mantova;
- 5 - Pedemontana Veneta;
- 6 - Cremona - Mantova (Fase I);
- 7 - Ferrara - Porto Garibaldi;
- 8 - Terza corsia A13 Bologna - Ferrara;
- 9 - Sassuolo - Campogalliano;
- 10 - Quarta corsia A1 Modena - Piacenza Sud.

SI OSSERVA CHE UN PERIODO DI SOLI 5 ANNI APPARE NON REALISTICO per il completamento di tutte le infrastrutture elencate.

Riguardo agli esiti del modello di simulazione, nella tabella "Traffico Medio Giornaliero Annuo – Scenario basso" sono riportati i flussi di traffico previsti con la simulazione eseguita con e senza pedaggio: nel secondo caso la diminuzione è significativa (20.200 veicoli contro 36.400). Tra le spiegazioni del fenomeno si parla di "un **pedaggio comunque più elevato rispetto a quello medio autostradale** che spinge circa il 45% dei potenziali utenti ad utilizzare alternative esistenti". **SI CHIEDE DI GIUSTIFICARE LE MOTIVAZIONI DI UN PEDAGGIO PIÙ ALTO DELLA MEDIA.** Non sono riportati dati con analoga distinzione rispetto allo scenario alto e quindi non è chiaro se i valori espressi in questo scenario sono con o senza pedaggio. Si può supporre, per analogia tra le tabelle dei due scenari, che siano quelli con pedaggio, ma **SI CHIEDE** di precisare questo aspetto.

Nelle conclusioni si parla di "(...) un'evidente diminuzione dei flussi di traffico su alcuni itinerari Est-Ovest di lunga percorrenza (...)" ma non si dice nulla sulla viabilità di adduzione nord-sud.

SI CHIEDE PERTANTO UN ULTERIORE APPROFONDIMENTO DELLO STUDIO DI TRAFFICO, basando il nuovo studio su rilievi maggiormente rappresentativi della reale situazione del traffico attuale e futura.

Reggiolo, li 30.09.2013

Il Responsabile del Servizio
Uso ed Assetto del Territorio e Ambiente
(arch. Cristiano Bernardelli)



COMUNE DI REGGIOLO
Provincia di Reggio Emilia

Letto, approvato e sottoscritto:

Il Presidente

F.to BERNARDELLI BARBARA

Il Segretario

F.to DOTT.SSA FANTINI ELISABETTA

- Pubblicata all'Albo Pretorio On-Line di questo Comune per 15 giorni consecutivi a partire da oggi.
(art.124, comma 1, D.Lgs. 18/08/2000, n.267 e per gli effetti dell'art. 32, c.1 L. 69/2009 e s.m.i. e norme collegate)
- Trasmessa in elenco ai Capigruppo (elenco N° _____).
(art.125, comma 1, D.Lgs. 18/08/2000, n.267)
- Trasmessa alla Prefettura (elenco N° _____).
(art.135, comma 2, D.Lgs. 18/08/2000, n.267)

Addì _____

Il Segretario Comunale
F.to DOTT.SSA FANTINI ELISABETTA

Copia conforme all'originale per uso amministrativo.

Addì _____

IL SEGRETARIO COMUNALE
DOTT.SSA FANTINI ELISABETTA

Il sottoscritto Segretario certifica che la suesesa deliberazione, non soggetta a controllo necessario o non sottoposta a controllo eventuale, è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio On-Line di questo Comune senza riportare, nei primi dieci giorni di pubblicazione, denunce di vizi di legittimità o competenza, per cui la stessa è divenuta **ESECUTIVA** in data..... ai sensi dell'art.134, comma 3, del D.Lgs. 18/08/2000, n.267.

Addì _____

Il Segretario Comunale
F.to DOTT.SSA FANTINI ELISABETTA

Perrone Raffaele

Da: Servizio Tecnico Reggiolo [serviziotecnicoreggiolo@pec.it]
Inviato: lunedì 7 ottobre 2013 15.13
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it
Cc: BARBARA BERNARDELLI; ROBERTO ANGELI
Oggetto: Trasmissione parere Comune di Reggiolo VIA Autostrada Regionale Cispadana.
Allegati: Trasmissione Ministero parere GC Via Autostrada Cispadana.pdf.p7m; G C N90 DEL 30-09-2013.pdf

Priorità: Alta

Con la presente si trasmette parere del Comune di Reggiolo ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.lgs. 152/2006 in merito alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.a.

Cordiali saluti.

Arch. Cristiano Bernardelli

Responsabile Servizio Uso ed Assetto del Territorio e Ambiente
Comune di Reggiolo
Piazza Martiri, 38
Tel. 0522-213736

