



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Indirizzi in Allegato



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

U.prot DVA-2014-0040425 del 09/12/2014

Pratica N.

Prof. Mittente:

**OGGETTO: [ID_VIP: 2820] Procedura di V.I.A. (D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) -
Progetto "Prolungamento della S.S. 9 - Tangenziale Nord di Reggio
Emiliana nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge".
Richiesta integrazioni.**

Con riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale in oggetto indicata, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha comunicato, con nota prot. CTVA-20144100 del 27/11/2014, acquisita al prot. DVA-2014-39390 del 28/11/2014 che si allega, la necessità di acquisire integrazioni, chiarimenti ed approfondimenti ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie.

Pertanto, nel chiedere a codesta Società di voler provvedere a fornire la documentazione integrativa, si comunica che la stessa dovrà pervenire entro 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione inviata tramite posta elettronica certificata.

Si precisa che, qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Prima della scadenza del termine la Società potrà inoltrare, qualora necessario, richiesta motivata di proroga che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione per le Valutazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma, e predisposte secondo le Specifiche Tecniche definite dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in:

- n. 1 copia in formato cartaceo;
- n. 3 copie in formato digitale.

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione OC - Opere Civili
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-OC-07_2014-0052.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040
e-mail: dva@minambiente.it
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Si ricorda, in merito, che il sopra citato documento è disponibile sul sito internet: www.va.minambiente.it nella sezione Specifiche Tecniche e Modulistica.

Copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata a tutte le Amministrazioni competenti per il procedimento di V.I.A..

Inoltre, ai fini di consentire la partecipazione del pubblico, la scrivente si riserva di comunicare alla Società Anas S.p.A. la necessità di dare avviso sui quotidiani, secondo le modalità previste dai commi 2 e 3 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa.

Si chiede ai soggetti in indirizzo di riportare nell'intestazione di eventuali note alla Direzione Generale scrivente, il codice identificativo del procedimento amministrativo: [ID_VIP: 2820].

Il Direttore Generale
(Dott. ~~Mario~~ Grillo)



Elenco indirizzi

ANAS S.p.A.
Condirezione Generale Tecnica
Direzione Centrale Progettazione
anas@postacert.stradeanas.it

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali
e del Turismo
Direzione Generale Paesaggio, Belle Arti,
Architettura e Arte Contemporanee
Servizio TV Paesaggio
mbac-dg-pbaa@mailcert.beniculturali.it

Regione Emilia Romagna
Servizio Valutazione Impatto e Promozione
Sostenibilità Ambientale
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Provincia di Reggio Emilia
Servizio Pianificazione Territoriale,
Ambiente e Politiche Culturali
U.O. VIA e Politiche Energetiche
provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

Comune di Reggio Emilia
Unità di Progetto Area Nord
comune.reggioemilia@cert.provincia.re.it

Comune di Cavriago
comune.cavriago@legalmail.it

e p.c.

Presidente
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it



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

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

IL PRESIDENTE



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

U. prot CTVA - 2014 - 0004100 del 27/11/2014

Pratica N.:

Ref. Mittente:



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

E. prot DVA - 2014 - 0039390 del 28/11/2014

Direzione Generale
per le Valutazioni Ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it



OGGETTO: Richiesta di integrazioni - ID VIP 2820 - "Prolungamento della S.S. 9 Tangenziale di Reggio Emilia" - Proponente Società ANAS - Istruttoria VIA.

RICHIESTA INTEGRAZIONI

Con la presente si comunica che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione presentata e di quanto emerso nel corso della riunione tenutasi in data 30.10.2014, il Gruppo Istruttore incaricato, come convenuto con la Regione Emilia Romagna, ha ritenuto necessario richiedere le integrazioni ed i chiarimenti di seguito elencati.

QUADRO PROGETTUALE:

In generale

Si segnala che l'opera oggetto di VIA è suddivisa in due stralci realizzativi, denominati "ambiti funzionali" e che, pur trattandosi di una opera unica che viene assoggettata a VIA, risulta tuttavia rilevante definire i due stralci indicati. Ciò è necessario perché a seconda che il primo ambito funzionale si innesti sulla via Emilia storica attraverso gli svincoli di Cavazzoli (RETE 2) o di Pieve Modolena, gli impatti ambientali da valutare e da gestire risultano decisamente diversi.

Infatti nello studio di impatto ambientale (quadro di riferimento progettuale, allegato B: descrizione tecnica del tracciato di progetto preliminare e relativo progetto di cantierizzazione (pagina 25 del documento SIA_03.17)) è riportato un cronoprogramma che prevede due ambiti funzionali: il primo stralcio va da inizio intervento (Km 0+000.00) allo svincolo "Pieve Modolena"

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile:
CTVA-US-31_2014-0167.DOC

(km 3+757.45), il secondo dallo svincolo "Pieve Modolena" allo svincolo "Corte Tegge (Km 5+210.40).

Il cronoprogramma non corrisponde a quanto riportato in diverse altre parti del Progetto presentato. A titolo d'esempio, nella Relazione tecnico-illustrativa del Progetto Definitivo, a pagina 239 del documento PD_01.01, viene riportato un cronoprogramma anch'esso suddiviso in due ambiti funzionali, ma il punto di suddivisione tra i due stralci corrisponde allo svincolo "RETE 2" e non allo svincolo "Pieve Modolena".

1. Occorre pertanto chiarire le incongruenze sopra rilevate, indicando:
 - a. i corretti cronoprogrammi dei lavori del primo e del secondo ambito funzionale;
 - b. l'estensione del primo e del secondo ambito funzionale, precisando in quale svincolo iniziano e terminano;
 - c. la durata del cantiere campo base nel primo ambito funzionale;
 - d. la collocazione del campo base nel secondo ambito funzionale;
 - e. la collocazione e la durata/permanenza della cosiddetta "area tecnica", attualmente prevista in entrambi gli ambiti funzionali.

QUADRO AMBIENTALE

Componente Atmosfera

2. La realizzazione del primo stralcio comporta inevitabilmente l'abbattimento dell'esistente ponte sulla ferrovia sul lungo Crostolo con conseguente forte variazione dei flussi di traffico. Poiché la realizzazione del secondo stralcio potrebbe iniziare a distanza di diversi anni dal termine lavori del primo stralcio, si richiede di fornire le simulazioni dei flussi di traffico, il calcolo delle emissioni da traffico veicolare e la modellizzazione degli stessi relativamente alla realizzazione del solo primo stralcio e non solo dell'intero progetto.
3. Nel quadro di riferimento programmatico (documento SIA_02.01) non viene preso in considerazione il PAIR (Piano Aria Integrato Regionale) di recente adozione da parte della Regione Emilia-Romagna (DGR 1180 del 21/07/2014). Si richiede che venga considerato, al fine di esaminare la congruenza dell'intervento.
4. Rispetto all'esigenza di conciliare le ricadute dell'opera con gli obiettivi delle previsioni urbanistiche è, inoltre, opportuno che per la viabilità principale dell'ambito di riqualificazione AR5 oltre ai flussogrammi siano fornite le stime delle concentrazioni degli inquinanti atmosferici realizzate con approccio short time ovvero venga chiarito quali siano i fenomeni alla base delle differenze delle isoplete riscontrabili nelle mappe relative allo stato di fatto.

Componente Rumore

5. Nel caso in cui venga confermata la suddivisione del primo stralcio funzionale al 2017 e del secondo al 2027, si richiede l'effettuazione di uno specifico studio di impatto acustico riferito alla realizzazione della sola prima fase, fino allo svincolo "RETE 2". Considerando la realizzazione dell'opera unicamente fino allo svincolo "RETE 2", è necessario considerare sia lo scenario a 1 anno sia quello a 10 anni, come previsto dalla Delibera di G.R. 673/04 art.3 c.2, in entrambi i casi ipotizzando che l'opera sia realizzata solo fino allo svincolo "RETE 2".
6. Nello Studio Acustico non è chiarito quali flussi di traffico sono stati inseriti nel modello di simulazione. Nella tabella 4.2-1 "Traffico Tangenziale Nord - scenario 2017" del sopra citato Studio Acustico (pagina 38) sono riportati i dati di flusso di traffico; tali dati non sono tuttavia suddivisi in veicoli leggeri e pesanti e per i periodi di riferimento diurno e notturno, così come richiesto dal modello di simulazione utilizzato (NMPB implementato in Soundplan).
7. Nello Studio Acustico non è chiarito se le velocità riportate nella già citata tabella 4.2-1 a pag. 38 (documento PD_9.01) sono quelle effettivamente inserite all'interno del modello previsionale. In caso di conferma di quanto sopra, tali velocità risulterebbero ampiamente sottostimate rispetto alle velocità di progetto, velocità che dovrebbero invece essere inserite nel modello previsionale. Occorre in ogni caso utilizzare come velocità diurna e notturna la velocità massima consentita in ciascuno dei principali tratti in cui può essere suddivisa la viabilità in progetto. Pertanto, per ogni tratto della viabilità in progetto individuato, occorre che siano esplicitati i parametri che vengono inseriti nel modello previsionale (velocità, tipologia di traffico, ecc...) ed anche chiarito se è stata sottratta l'attenuazione dovuta all'asfalto fonoassorbente ai valori di emissione; in caso affermativo, occorre indicare l'entità di tale sottrazione (- 2 dBA?).
8. I ricettori sono classificati in apposite tabelle secondo una classificazione che non corrisponde a quella prevista dal DPR 142/04 ("Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447"). Occorre chiarire se tale classificazione influisce nella determinazione delle mitigazioni acustiche di particolari tipologie di ricettori (ad esempio attività produttive in periodo notturno, ruderi, ecc...) e, in caso affermativo, esplicitare i criteri adottati.
9. Sarebbe opportuno, ai fini di comprendere come è stata considerata la concorsualità di più infrastrutture, nonché la scelta di mitigare acusticamente certi tratti anziché altri, avere a disposizione le tabelle in formato Excel dei calcoli effettuati (corrispondenti all'allegato 3 allo Studio Acustico, documento PD_09.01, da pagina 242 a pagina 253).
10. Si sottolinea che la possibilità di effettuare i tre interventi diretti sui ricettori previsti, si scontra con numerosi e ben noti problemi, non ultima l'assenza delle Linee Guida di cui all'art. 7 del già citato DPR 142/04 che dovevano fornire indicazioni nel merito. Vi sono inoltre problemi di diritto privato, poiché questo tipo di interventi può essere attuato con il consenso del diretto interessato, che accetta una tutela solo all'interno dell'abitazione e non

negli spazi fruibili all'esterno. Il Proponente dovrebbe indicare come intende dunque realizzare tali interventi.

Componente Acque

11. Per il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della piattaforma, si precisa che gli impianti progettati dovranno essere conformi a quanto previsto dal punto 7 della Delibera di G.R. 286 del 14/02/2005. La progettazione presentata prevede il trattamento in continuo di tutta la pioggia, ovvero il trattamento delle "Acque reflue di dilavamento"; a tale fine gli impianti dovranno essere conformi ai requisiti della Delibera di G.R. 1860/06. Al fine di verificare se le caratteristiche tecniche e dimensionali di detti impianti sono conformi ai requisiti normativi, dovranno essere forniti tutti i calcoli dimensionali di progettazione: superficie di piattaforma servita, caratteristiche tecniche specifiche e volumetria delle vasche di trattamento (dissabbiatore e disoleatore) in rapporto al valore di intensità delle precipitazioni piovose che ai sensi della Delibera di G.R. stessa deve essere di 0,02 l/sec per mq. Qualora si volesse valutare l'utilizzo delle vasche di laminazione (ove presenti) come volume utile per effettuare la sedimentazione, a cui dovrà seguire un impianto di disoleazione, dovrà esserne specificata la modalità di pulizia periodica, considerando che la rimozione dei sedimenti potrebbe comportare il danneggiamento del materasso bentonitico. In alternativa è possibile trattare anche le sole "Acque di prima pioggia". Detta soluzione comporterebbe la realizzazione di impianti di volumetrie inferiori, poiché tali impianti dovranno essere costituiti da vasca di raccolta acque di prima pioggia (dimensionata per almeno 25 mc per ettaro di superficie scolante servita) dotata di sistema di chiusura con valvola di non ritorno che, a vasca piena, convoglia le acque di seconda pioggia direttamente in acque superficiali. Dopo 48-72 ore dall'evento piovoso, le acque dovranno essere immesse, con pompa a bassa turbolenza, al fine di non rimuovere i sedimenti formati, in vasca di disoleazione per il trattamento finale, opportunamente dimensionata in base alla portata della pompa. Si chiede quindi di chiarire quali obiettivi sono stati assunti e quali dati siano stati utilizzati.

Componente Cantieri

12. Occorre specificare quali accorgimenti progettuali saranno individuati per la tutela del suolo e il rischio di sversamento di acque reflue di lavaggio sul suolo e nelle acque superficiali. Qualora sia prevista la realizzazione di vasche di raccolta provvisorie lungo la pista, esse dovranno essere individuate in planimetria e dovranno essere definiti i percorsi e le modalità di svuotamento.

Componente Suolo

13. Nella documentazione considerata non sono stati rintracciati riferimenti al fenomeno della subsidenza. Si ritiene che, per le specificità del Progetto sia opportuno integrare il quadro conoscitivo attraverso la vasta documentazione disponibile (e.g. www.arpa.emr.it/dettaglio_generale.asp?id=2969&idlivello=1423; Barbieri S., Martinelli G. (2007) Hydrogeology and Features of the Enza River Alluvial Fan -Province of Reggio

Emilia. Mem. Descr. Carta Geol. d'It., APAT-ISPRA, 76, 17-38 ecc.). Dai dati disponibili risulta che nella zona di interesse è stato accumulato nel tempo a partire dal 1949 circa un metro di abbassamento topografico. Appare opportuno verificare l'entità del fenomeno e considerare il comportamento della rete scolante progettata e delle strutture di interesse per il deflusso idrico, come ad esempio sottopassi ecc.

14. Nella documentazione considerata non risulta sviluppato il capitolo sulla pericolosità sismica, anche se è menzionato il fenomeno della liquefazione associato a potenziali eventi sismici. E' opportuno ricordare inoltre che la applicazione di approcci semplificati come quelli descritti nelle norme Tecniche per le Costruzioni, NTC08, può rivelarsi inadeguata a causa della presenza di brusche variazioni di impedenza a profondità maggiori di 30 metri riscontabile in vaste aree della pianura Padana, quindi dovrebbe essere opportunamente aggiornata.
15. Poiché l'opera in progetto rientra fra quelle di rilevante interesse pubblico, nonché riconducibile a quelle indicate nella DGR 1661/09, si chiede quindi che il progetto sia integrato con lo studio di Microzonazione sismica previsto dal Capitolo 4.1 della DAL 112/07, e non realizzato per quest'opera nel PSC del Comune di Reggio Emilia, e con gli approfondimenti di cui al capitolo 4.2 della stessa Delibera. Si rammenta che per questi ultimi è obbligatorio utilizzare, come segnale di input per il calcolo degli effetti locali, gli accelerogrammi resi disponibili dalla Regione Emilia-Romagna. In particolare, laddove dalle indagini eseguite sono stato rinvenuti materiali coesivi molto soffici, con $Cu < 70$ kPa, è necessario procedere con la stima dei cedimenti postsismici dei terreni coesivi secondo le metodologie dell'Allegato A3 della DAL 112/07;
16. Nella documentazione considerata esistono elaborati relativi alla Vulnerabilità degli acquiferi. Le cartografie relative sono state ottenute considerando la cartografia geologica disponibile e la letteratura sull'argomento. Si ritiene opportuno adattare la cartografia ottenuta alle classi di vulnerabilità note e utilizzate attualmente dagli Enti territoriali. In particolare appare utile fare riferimento al PTCP della Provincia di Reggio Emilia e al Piano di Tutela delle Acque della Regione Emilia-Romagna.
17. Si chiede di aggiornare il quadro dei poli di approvvigionamento di inerti sulla base dell'effettiva disponibilità degli stessi e della viabilità utilizzata per raggiungere le aree di cantiere.

Componente Acque

18. Il quadro conoscitivo della qualità delle acque sia superficiali che sotterranee è basato su una normativa abrogata (D.Lgs.152/99), utilizza indicatori superati ed è datato al massimo al 2005. Si chiede di adeguare il quadro di riferimento normativo, includendo la Delibera di G.R. 350/2010 di attuazione della Direttiva quadro in Emilia-Romagna, e di adeguare il quadro conoscitivo in base ai metodi di classificazione vigenti per le acque superficiali e sotterranee.

19. Le aree di intervento risultano di alta pianura, vulnerabili e con permeabilità del suolo discreta. Pur evitando il sottopasso in corrispondenza della rotatoria attuale di RETE 2, che avrebbe previsto tracciato in trincea a -7 m. sotto piano campagna, rimangono forti rischi di interferenza con le acque sotterranee in zone interessate dall'acquifero principale utilizzato a scopo idropotabile (l'ultimo tratto di tangenziale è posto praticamente a monte dei pozzi ad uso idropotabile di Roncocesi). Si chiede quindi di specificare meglio le misure che saranno utilizzate per ridurre al minimo gli impatti derivanti dalla possibile interferenza e inquinamento della falda sotterranea, in particolare in relazione alle opere di fondazione profonda e dei previsti dreni profondi.
20. Con riferimento ai sistemi di raccolta, gestione e trattamento dei reflui in fase di esercizio si chiede di indicare la periodicità degli autocontrolli rispetto ai parametri indicati a pag 313 dell'elaborato "SIA 5.1".
21. Si chiede di descrivere i sistemi di allarme ai sottopassi previsti in caso di emergenza, in considerazione della possibilità di allagamento degli stessi in presenza di eventi meteorici critici.

Canali Consortili

22. In generale si ricorda che nei canali consortili Fossetta San Giulio, Fossetta Baratto e Cavo Guazzatore è consentito scaricare 3 l/s; nei canali Fossetta valle Pieve Modolena e Fossetta Castellaro e Fossetta Roncocesi è consentito scaricare 8 l/s; nei canali T. Modolena e Fossetta della Torretta è consentito scaricare 20 l/s. Si chiede di specificare come sono rispettati tali limiti.

Fossetta Gianferrari

23. Per quanto riguarda lo scarico in questo fosso si chiede di fornire la superficie di scolo, in modo da poter verificare la fattibilità dello scarico stesso.

Sanità pubblica

24. Si chiede di fornire i valori relativi ai flussogrammi relativi alla viabilità immediatamente influenzata dallo svincolo di "Rete 2". Una valutazione quantitativa delle future configurazioni di traffico è infatti necessario in quanto:
- il PUM ha già individuato, con le condizioni di carico in essere, la presenza di criticità sull'asse Hiroshima-Chopin solo in parte riconducibili al sottopasso ferroviario di cui è previsto il raddoppio,
 - l'area attraversata/servita dagli assi Hiroshima-Chopin e via Emilia-Fratelli Cervi è, nel piano urbanistico generale, identificata quale ambito di riqualificazione (ambito "ARS - Via Emilia Fratelli Cervi") che ha, tra i propri obiettivi, il miglioramento delle condizioni ecologico ambientali e prevede di orientare la riqualificazione verso funzioni residenziali, terziarie e commerciali di vicinato, aumentando, in tal modo, la quota di popolazione esposta agli impatti determinati dalle condizioni di traffico. Per inciso va ricordato che alcuni

comparti di tale ambito sono già stati inseriti nel POC entrato in vigore nella primavera scorsa.

ULTERIORI RICHIESTE:

Si richiede inoltre:

- di fornire riscontro anche alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna;
- di controdedurre le osservazioni fino ad ora pervenute.

A seguito della ricezione della documentazione integrativa la Commissione si riserva di richiedere una eventuale pubblicazione al fine di consentire la necessaria informazione delle parti interessate.

MODALITA' E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione.

Qualora tale termine decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato "*Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.*" acquisibile sul sito Internet www.minambiente.it, secondo il percorso homepage – VIA.

IL PRESIDENTE

(Ing. Guido Monteforte Specchi)

