



DIREZIONE GENERALE CURA DEL  
TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

**DOTT. VALERIO MARRONI**

## POSTA PEC

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

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e  
la Qualità dello Sviluppo (CRESS)  
cress@pec.minambiente.it

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

CTVIA VIA e VAS  
ctva@pec.minambiente.it

### **e p.c. Regione Emilia-Romagna**

Servizio viabilità, logistica e trasporto per vie  
d'acqua

### **Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile**

Servizio Area Romagna  
stpc.romagna@postacert.regione.emilia-  
romagna.it

### **ARPAE SAC di Ravenna**

**ARPAE Sez. Territoriale di Ravenna**  
aora@cert.arpa.emr.it

### **AUSL Ravenna Dipartimento Sanità Pubblica**

ausl110ra.dsp@pec.ausl.ra.it

### **Provincia di Ravenna**

Servizio territorio  
provra@cert.provincia.ra.it

### **Comune di Ravenna**

Area tutela ambientale e territorio  
ambiente.comune.ravenna@legalmail.it

### **Consorzio della bonifica della Romagna**

bonificaromagna@legalmail.it

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale Della Fiera 8  
40127 Bologna

tel 051.527.6953  
fax 051.527.6095

Email: [vipsa@regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@regione.emilia-romagna.it)  
PEC: [vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

| ANNO | NUMERO | INDICE   | LIV.1 | LIV.2 | LIV.3 | LIV.4 | LIV.5 | ANNO  | NUMERO | SUB |
|------|--------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-----|
|      |        | Classif. | 1331  | 550   | 180   | 10    | 50    | Fasc. | 2020   | 5   |

**Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità  
- Delta del Po**

parcodeltapo@cert.parcodeltapo.it

**ANAS SpA**

anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

Bologna, 18/12/2020

**Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell' art. 19, del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.. "S.S. 67 - Tosco-Romagnola" - Ampliamento della sezione stradale per adeguamento a categoria B del D.M. 05/11/2001 da Classe al Porto di Ravenna - Proponente ANAS S.p.A. [ID\_VIP: 5567]**

**Osservazioni e richiesta di integrazioni**

In riferimento al progetto in oggetto, esaminata la documentazione di verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto proposto da Anas SpA di "adeguamento della SS67 dallo svincolo presso la località Classe, sulla tangenziale di Ravenna, fino al porto, prevedendone l'ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B del DM 5/11/2001" dal km 218+550 al km 223+700 nel Comune di Ravenna e visti i contributi/osservazioni pervenuti da Arpae SAC di Ravenna, Comune di Ravenna, Consorzio di bonifica della Romagna, Provincia di Ravenna e Ente Parco Delta del Po si esprimono le seguenti osservazioni e richieste di approfondimento al fine di poter valutare compiutamente i potenziali impatti ambientali significativi e definire le condizioni per prevenire o evitare i possibili impatti ambientali negativi del progetto.

Si premette che in base a quanto indicato dal proponente il progetto prevede l'allargamento della piattaforma stradale della S.S. 67 fino a 22 metri al fine di raggiungere la categoria B per un tratto di circa 5,15 km; alla progressiva chilometrica Km 221+770 è prevista la demolizione e successiva ricostruzione dell'attuale opera in sovrappasso di via Stradone;

Sulla base dell'esame della documentazione si formulano le seguenti richieste di integrazione e chiarimento:

**Aspetti progettuali**

1. in generale, si ritiene possibile realizzare per stralci funzionali opere infrastrutturali lineari a condizione che il tratto di opera in esame sia completo e funzionale e vengano valutati i possibili effetti ambientali di tutti gli interventi e le opere connesse a tale stralcio. Valutando positivamente la proposta progettuale di adeguamento della piattaforma stradale alla Categoria B (strada extraurbana principale) occorre però rilevare che, al fine di garantire idonee condizioni di fluidità e di sicurezza per la circolazione, la scelta di escludere (relativamente a questa prima fase) dallo Studio di Fattibilità Tecnica ed Economica in questione le valutazioni sugli interventi di adeguamento il tratto corrispondente all'attraversamento del fiume Fiumi Uniti con conseguente mancanza di uniformità della sezione stradale lungo l'intero tracciato oggetto del presente Studio di Fattibilità, non appare coerente con tale finalità e fonte di potenziale pericolo, pertanto:

- la documentazione deve essere integrata con il progetto di adeguamento del ponte sul fiume Fiumi Uniti, indicando inoltre che ai fini della sicurezza della viabilità l'esecuzione di tale intervento dovrà avvenire contestualmente all'allargamento della piattaforma stradale per garantire la continuità della sezione stradale ed evitare di avere pericolose strettoie lungo la viabilità;
  - dovrà conseguentemente essere integrato lo studio preliminare ambientale con la valutazione degli eventuali effetti ambientali di tale intervento sull'ambito fluviale;
2. considerata la presenza, lungo la Via Stradone, di un doppio percorso ciclopedonale che collega Ravenna con l'abitato di Porto Fuori e la contestuale presenza, nell'abitato di Porto Fuori, di un ulteriore itinerario ciclabile, appare necessario che il nuovo ponte di sovrappasso della SS 67 (e le relative rampe di raccordo con la viabilità comunale) sia dotato di percorsi ciclo-pedonali di dimensioni adeguate e comunque non inferiori a m. 2,50 su ambo i lati; si chiede un chiarimento in tal senso considerato che nel progetto inviato sono presenti due marciapiedi con larghezza di circa m. 1,50 ciascuno;
  3. la realizzazione del nuovo ponte di sovrappasso della SS 67 sulla via Stradone determinerà, durante la fase di cantiere, l'interruzione della circolazione sulla strada comunale Via Stradone con conseguenti pesanti ripercussioni sui collegamenti, sia privati che relativi al trasporto pubblico locale, Ravenna-Porto Fuori e viceversa. I percorsi alternativi alla Via Stradone risultano notevolmente più lunghi e non utilizzabili per determinate categorie di veicoli (sicuramente biciclette e ciclomotori da verificare per i mezzi adibiti al trasporto pubblico urbano); si chiede di approfondire tale problematica sia dal punto di vista progettuale con la individuazione di eventuali proposte su come affrontare la questione sia dal punto di vista degli effetti ambientali del traffico indotto su tali percorsi alternativi;
  4. si rileva una incongruenza tra quanto indicato nella "Planimetria catastale" (file T00EG00ESPPC01A.pdf) e quanto indicato negli altri elaborati di progetto circa i "Limiti di batteria dell'intervento"; nella maggior parte della documentazione il limite di intervento è indicato alla progressiva km 223+700, mentre nella "Planimetria catastale" (file T00EG00ESPPC01A.pdf) i relativi simboli sono posizionati all'incirca alla progressiva km 223+200;
  5. sebbene il proponente indichi che in base agli interventi previsti non sono preventivati incrementi di traffico veicolare, in considerazione del fatto che i dati utilizzati sono datati al 2012 e che nell'area sono in fase di valutazione ambientale altri progetti di adeguamento di strade statali proposti da Anas (SS16), dovrà essere presentata una analisi integrata dei flussi stradali generati dai due interventi stradali valutando gli eventuali effetti cumulativi; inoltre dovrà essere sviluppata una analisi dei flussi della viabilità alternativa di progetto derivante dalla chiusura degli attuali accessi sulla S.S. 67;
  6. in relazione alle viabilità alternative previste per la soppressione di alcuni accessi alla SS67 si richiedono i seguenti chiarimenti:
    - per via Montebello viene indicato di adeguare strutturalmente e dimensionalmente alla tipologia C2 (extraurbana secondaria) la "viabilità" attuale che per buona parte del suo tracciato ha natura e caratteristiche di "carraia interpodereale". Si chiede di valutare alternative progettuali considerato che l'area ricade nella Stazione Pineta di Classe e Salina di Cervia e di rappresentare il tracciato in scala adeguata con le necessarie sezioni rappresentative,

- nuova viabilità di accesso in sostituzione dell'accesso soppresso n. 32 al km 222+800 (carrozzeria Conficoni): tale nuova viabilità ricade per il tratto finale all'interno del "POC LOGISTICA" del Comune di Ravenna; in particolare ricade su un'area interna ad un Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata (PUA Logistica 3), il cui procedimento è nella fase di imminente approvazione ed i cui contenuti sono noti alla soc. ANAS, in quanto la stessa è stata coinvolta nella relativa conferenza di servizi e si è espressa con parere favorevole Prot. CDG-0384147-P del 28/07/2020, senza evidenziare la necessità/intenzione di realizzare tale nuova viabilità. Si richiede di valutare soluzioni alternative che non richiedano realizzazione di nuova viabilità pubblica, ma soluzioni "più leggere", come ad es. servitù su viabilità privata, considerato che l'accesso ad una sola proprietà non rappresenta una condizione tale da rendere necessaria una viabilità pubblica e che tale soluzione non sarebbe confliggente con l'iter di approvazione / attuazione del PUA in oggetto (a pag. 36, dove viene descritta la viabilità alternativa all'accesso 33, viene rappresentata anche quella che appare come soluzione, diversa da quella qui analizzata, per l'accesso n.32; tale percorso risulta sovrapponibile a quello già previsto dal PUA di cui sopra);
- in merito al tracciato per l'accesso n. 32, indicato nella documentazione T00EG00TRAET01B-Censimento\_ accessi a pag. 35, si segnala inoltre che una parte di esso ricade in area classificata dal RUE come "Boschi e Pinete", di cui all'art. V.2.1, per la quale è previsto il mantenimento e la tutela del complesso boschivo; pertanto, la realizzazione di tale tratto di viabilità sarebbe in contrasto con le previsioni dello strumento urbanistico. Tale ulteriore criticità della soluzione ipotizzata a pag. 35, rende pertanto preferibile dal punto di vista urbanistico, utilizzando le modalità "più leggere" di cui sopra, adottare una soluzione di accesso che parta dall'attuale svincolo della SS 67, come quella descritta a livello grafico nella successiva pag. 36, con un tratto comune alla soluzione di accesso al n. 33;
- nuova viabilità in sostituzione dell'accesso soppresso n. 33 al km 223+270: tale nuova viabilità ricade interamente all'interno del "POC LOGISTICA" del Comune di Ravenna; in particolare ricade su un'area interna ad un Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata (PUA Logistica 3), il cui procedimento è nella fase di imminente approvazione ed i cui contenuti sono noti alla soc. ANAS, in quanto la stessa è stata coinvolta nella relativa conferenza di servizi e si è espressa con parere favorevole Prot. CDG-0384147-P del 28/07/2020, senza evidenziare la necessità/intenzione di realizzare tale nuova viabilità; l'eventuale realizzazione di tale viabilità alternativa con le caratteristiche desumibili dalla documentazione presentata creerebbe pesanti condizionamenti alla attuazione del suddetto PUA, con riflessi anche sulla determinazione della indennità da corrispondere al titolare del PUA stesso; si chiede quindi di valutare soluzioni alternative che non prevedano esproprio di aree interne al PUA, come ad es. servitù;

### Aspetti ambientali

7. in riferimento all'interferenza del progetto con il parco regionale del Delta del Po:
  - l'intervento ricade all'interno della perimetrazione definita dal Piano Territoriale della "Pineta di Classe e Salina di Cervia", in particolare in zona Area contigua (pre-parco),

sottozona AC/PP.AGR, nel tratto di SS67 compreso tra l'abitato di Classe ed il ponte sui Fiumi Uniti;

- le osservazioni dell'Ente Parco che si allegano alla presente, riportano le disposizioni da rispettare all'interno della Stazione, pertanto visti gli articoli 31 e 32 delle norme tecniche di attuazione dove in particolare si indica che *“La rete stradale presente nella Stazione può essere oggetto di interventi manutentivi, se necessari a garantirne la percorribilità, senza modifica delle sezioni stradali esistenti e dei materiali di finitura”* e che *“All'interno del perimetro di Stazione non è ammessa la realizzazione di nuove strade nella zona compresa tra via Marabina e viale dei Lombardi”*, si chiede di fornire:
  - ✓ comprovate motivazioni a sostegno dell'adeguamento del tratto di strada alla tipologia B del D.M. 05/11/2001 *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”*;
  - ✓ un progetto di inserimento paesaggistico e di mitigazione degli impatti visivi dell'infrastruttura che dovranno essere anche finalizzati alla tutela e al transito in sicurezza della fauna;
  - ✓ chiarimenti e ammissibilità degli interventi previsti sulle viabilità alternative ricadenti all'interno del perimetro della Stazione del Parco (ad esempio via Montebello);

8. in riferimento agli aspetti acustici:

- l'intervento si configura come una modifica (o un potenziamento) all'infrastruttura stradale esistente e per tale motivo dovrà essere presentata una valutazione di impatto acustico con la quale venga verificato il rispetto dei limiti acustici previsti dalla normativa. In quest'ottica si ritiene non sia sufficiente rifarsi ai Piani d'Azione o ai piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore elaborati da Anas nel 2012 (ai sensi del DM 29/11/2000) ma è necessaria una valutazione acustica aggiornata redatta ai sensi dell'art. 8 della L. 447/95, della L.R. 15/2001 e nelle modalità previste dal DM 16/03/98, dal D.P.R. n. 142/2004 e dalla D.G.R. 673/2004;
- tale documento dovrà valutare non solo la rumorosità della S.S. 67 sia nella fase di cantiere sia nella fase di esercizio ma anche gli eventuali effetti acustici sul territorio che le modifiche avranno sulla viabilità alternativa di progetto derivante dalla chiusura degli attuali accessi sulla S.S. 67;
- individuazione su planimetria in scala adeguata delle barriere acustiche ove necessarie ai fini del rispetto dei limiti normativi, ai sensi di quanto previsto dalla D.G.R. 673/04;
- le valutazioni acustiche dovranno attenersi alle metodiche della UNI 11143-2 *“Metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti Parte 2: Rumore stradale”*;

9. relativamente alle emissioni in atmosfera sulla base dell'analisi dei flussi stradali si chiede:

- di stimare il bilancio emissivo degli inquinanti atmosferici legati al traffico stradale, quali PM10, NOx, SOx, CO e CO2, nello stato di fatto e nello stato di progetto (bilancio emissivo ante e post operam) partendo da una valutazione dei flussi di traffico attuali e dei flussi di traffico stimati nello scenario post-operam;
- dovranno altresì essere valutati gli impatti generati per tale matrice nella fase di cantiere; nello studio preliminare ambientale, vengono elencate le mitigazioni da apportare al fine di ridurre le polveri associate alle fasi di lavorazione. Tra quelle proposte vengono citate

eventuali pannellature temporanee in prossimità dei recettori individuati. Si ritiene necessario capire le loro caratteristiche e dove si presume saranno collocate in funzione dei recettori individuati;

10. in merito alla vegetazione e alle mitigazioni ambientali:

- nella relazione dello Studio Preliminare Ambientale sono citati "interventi di inserimento paesaggistico per mitigare l'impatto visivo dell'asse viario", visti anche i vincoli paesaggistici e di tutela ricadenti nell'area d'intervento, si richiede di specificare nel dettaglio tali interventi ed indicare le ipotesi localizzative, considerando le opere di mitigazione interventi di miglioramento del contesto paesaggistico;
- è opportuno indicare le aree verdi pubbliche coinvolte nonché le alberature da abbattere in aree pubbliche o private, e se vi siano interferenze e abbattimenti di aree forestali tutelate (ad esempio l'area oggetto di intervento pare coinvolgere una zona boscata, individuata come tale dalla Carta Forestale della Provincia di Ravenna del PTCP ) che necessitino di specifica valutazione e autorizzazione;
- in merito alle interferenze con le aree forestali si chiede di fornire riscontro alle disposizioni dell'art. 3.10 "Aree forestali" del vigente PTCP, così come modificato con delibera di G.R. 1109/2007;

11. in relazione agli scarichi idrici si chiedono i seguenti chiarimenti:

- esplicitare il motivo per cui nei due progetti di adeguamento di strade statali SS16 e SS67 in corso di valutazione, Anas ha adottato soluzioni differenti: in un caso sistema chiuso e nell'altro sistema aperto;
- in fase di esercizio, dall'analisi della "tavola idraulica vasca di prima pioggia" e della relazione idraulica emergono discrepanze tra quanto descritto al punto 5 e quanto rappresentato graficamente. In relazione si parla di sistema di trattamento in continuo di acque di prima pioggia di piattaforma e di segregazione dell'ondata nera, il tutto funzionante a gravità, mentre in tavola non è rappresentata la vasca di emergenza idraulica di 50 m3 per la segregazione dell'onda nera ed è progettata una pompa di rilancio tra la vasca di prima pioggia/sedimentazione e un disoleatore; si fa presente che a valle del disoleatore deve essere previsto il pozzetto ufficiale di campionamento delle acque di prima pioggia e riportarlo in tavola;
- considerato che la D.G.R. n. 286/2005 e la n. 1860/2006 prevedono che il trattamento delle acque di prima pioggia sia effettuato per gli eventi meteorici che si distanziano di almeno 48-72 ore uno dall'altro, si chiede di relazionare con quali modalità e quali manufatti saranno utilizzati per ottemperare a quanto richiesto dalle suddette delibere;
- chiarire quanto espresso al punto 7 della relazione idraulica e precisamente che il separatore (disoleatore) può essere dotato di by-pass e nel caso venga installato sia rappresentato graficamente nella tavola idraulica;
- nella relazione idraulica non risultano dimensionati in termini di volumetria i sistemi di trattamento (vasche di prima pioggia, sedimentazione e disoleatore);
- si chiede di relazionare in merito alla gestione dell'impianto di trattamento nel suo complesso nella fase di esercizio.

12. in relazione agli scarichi idrici in fase di cantiere, dalla relazione di cantierizzazione si evince che un'area di cantiere fissa sarà collocata in corrispondenza dell'intersezione con



Via Stradone e vi saranno 4 aree per cantieri di tipo temporaneo, la cui ubicazione non è specificata.

- si chiede di relazionare circa le possibili tipologie di acque reflue prodotte sia nel cantiere fisso che in quelli temporanei, tenendo in considerazione che se in zona è presente la rete fognaria pubblica, sussiste l'obbligo di allaccio alla stessa, almeno per le acque reflue domestiche;
13. relativamente alle terre e rocce da scavo si dichiara che saranno scavati 66.770,60 m<sup>3</sup> ed i riporti ammontano a 161.142,20 m<sup>3</sup>. E' stata effettuata una analisi preliminare ai sensi del DPR 120/2017 indicando che in coerenza con il decreto, dopo aver svolto la caratterizzazione dei "sottoprodotti", i materiali saranno riutilizzati in cantiere o avviati a recupero/riutilizzo, quindi pare desumersi che non tutte le "terre e rocce da scavo" saranno riutilizzate in loco. Si chiede quindi di:
- chiarire se il riutilizzo di tali materiali avverrà in sito o esternamente allo stesso, di quali norme si ritiene di potersi avvalere e di svolgere un bilancio più dettagliato dei quantitativi delle terre e rocce da scavo, specificando i possibili destini dell'eventuale esubero delle stesse (se non riutilizzabili in loco);
  - chiarire il riferimento al PAE 2006 che non risulta aggiornato alla situazione in essere soprattutto per quanto riguarda i volumi residui;
  - chiarire quanto indicato al cap. 6, punto 6.3 dove vengono individuate le aree di cava quali siti per la destinazione del "materiale di scarto". A tal fine si ricorda che l'art. 10 comma 3 del D. Lgs 117/2008 recita "*Il riempimento dei vuoti e delle volumetrie prodotti dall'attività estrattiva con rifiuti diversi dai rifiuti di estrazione di cui al presente decreto è sottoposto alle disposizioni di cui al decreto legislativo 13 gennaio 2003, n. 36, relativo alle discariche di rifiuti*". Pertanto, solamente "non rifiuti", possono essere utilizzati per il riempimento delle cave e comunque, dovranno essere indicati i disposti normativi per la qualifica e definizione di tali materiali e considerato che trattasi sempre di cave sottofalda, il materiale riutilizzabile è identificabile solamente appartenente alla colonna A della Tab. 1, allegato 5. al Titolo V, parte IV del D., lgs. n 152/2006;

Si ritiene utile in questa sede anticipare, anche al proponente, alcune osservazioni pervenute dalle Amministrazioni locali (Comune di Ravenna e Consorzio di bonifica) che si possono configurare già come possibili prescrizioni per le successive fasi di progettazione e di approvazione del progetto e/o condizioni ambientali di cui tener conto.

1. dall'esame della documentazione allegata, in particolare la Relazione Tecnica Illustrativa, la Relazione Tecnica del Progetto Stradale, tavole relative agli accessi, si riscontrano alcuni elementi di poca chiarezza, imprecisioni, incongruenze e riferimenti non corretti che appare opportuno correggere nelle successive fasi progettuali;
2. evidenziando la massima disponibilità da parte del Servizio Mobilità e del Servizio Viabilità del Comune di Ravenna ad un confronto con il proponente, si segnala che l'intervento dovrà comunque mantenere funzionalmente aperti i collegamenti tra la SS 67 e le seguenti strade comunali principali:
  - Via Marabina (altezza km. 220+600 circa sia sul lato destro che sul lato sinistro);

- Via Stradone (km. 221+600 e km. 221+800);
  - Via Staggi (lato est in uscita verso la SS 67 e lato ovest in ingresso da SS 67 a Via Staggi);
  - Via Destra Canale Molinetto.
3. in relazione alle aree interessate dagli interventi e al piano particellare si rileva che:
- per i mappali 165/317, 165/321, 165/323, non è possibile fare l'esproprio in quanto appartenenti al demanio stradale facente parte di parte di Via Montebello realizzata recentemente. (vedi Decreto di esproprio del 02/05/2006, trascritto il 05/06/2006 Repertorio n. 2723, rogante Comune di Ravenna).
  - per i mappali 183/342 e 183/579 è possibile l'esproprio, ma si chiede di commisurare l'indennità alla reale destinazione urbanistica (prima dell'apposizione del vincolo espropriativo).
  - i mappali 317, 321 e 323 devono essere esclusi dal piano particellare di esproprio ed attivata la procedura per la concessione d'uso o, in alternativa, il passaggio fra demanio con il rimborso di tutti i costi sostenuti sia per il precedente esproprio che per la realizzazione;
  - per gli altri mappali deve essere verificata la corretta indennità, non basata sulla categoria catastale ma in base alla reale destinazione urbanistica, come sancito dagli artt. 36, 37 e 38 e successive modificazioni del Testo Unico sulle Espropriazioni (D.P.R. n. 327/2001) introdotte dall'art.2 comma 89 e 90 della Legge 244/2007;
4. in merito alla coerenza con la pianificazione comunale:
- 4.1. opere di allargamento della SS67:
- le opere oggetto dell'allargamento della sede stradale e del rifacimento dello svincolo di Porto Fuori, ricadono per la quasi totalità all'interno delle fasce di rispetto stradale della SS 67 e dei relativi svincoli e quindi risultano conformi con la disciplina urbanistica;
  - una modesta porzione di opere relative alla modifica dello svincolo fra la SS 67 e la via Stradone, in corrispondenza del foglio 108 mapp. 504, risultano esterne alla fascia di rispetto stradale relativa allo svincolo stesso individuata dal RUE;
  - al km 219+700 (Foglio 165 mappale 154) l'allargamento della SS 67, pur in fascia di rispetto stradale, insiste su un'area classificata dal RUE come Spazio naturalistico SN.3 - Zone di recente rimboschimento, di cui all'art. Art.V.2.3, per le quali il RUE persegue il mantenimento della copertura boschiva o la sua compensazione, nel rispetto della normativa sovraordinata (D.Lgs 3 aprile 2018 n.34, L.R. 21/2011 art. 34, DGR 549/2012, L. 35/2012 sezione V); tale area è classificata come "area forestale" nella Carta Forestale del PTCP della Provincia di Ravenna e rientra pertanto nei territori coperti da foreste e da boschi in cui si applica la disciplina paesaggistica;
  - il tratto sud del tracciato, fino al km 221+000 in corrispondenza del ponte sui Fiumi Uniti, ricade in aree tutelate ai sensi dell'art.136 del D.Lgs.42/2004, essendo all'interno della Stazione Pineta di Classe e Salina di Cervia del Parco Regionale del Delta del Po si applica la disciplina paesaggistica
- 4.2. in merito alla viabilità alternativa:



- in base alla documentazione fornita, le viabilità alternative di progetto per sostituire gli accessi che vengono soppressi si configurano come nuove strade non previste dagli strumenti urbanistici comunali e, come tali, soggette alla disciplina di legge prevista per la localizzazione di nuove opere pubbliche non conformi agli strumenti urbanistici vigenti;
  - si dovrà verificare, in accordo con i competenti Servizio Strade e Servizio Mobilità e Viabilità del Comune di Ravenna, quali siano, tra i tracciati previsti, quelli che presentano le caratteristiche funzionali di viabilità pubblica e, viceversa, quelli che rappresentano soluzioni di accesso che non richiedono necessariamente la realizzazione di viabilità pubblica, ma possono essere risolti con altre soluzioni “più leggere” (ad es. servitù);
  - per le soluzioni di viabilità alternativa alle quali verrà riconosciuta la funzione di viabilità pubblica, bisognerà presentare elaborati di progetto che ne descrivano le caratteristiche in planimetria e sezione oltre agli elaborati di sovrapposizione delle opere in progetto ai fini della procedura di approvazione con Variante agli strumenti urbanistici. Dovrà inoltre essere presentato il piano particellare di esproprio e la sovrapposizione del progetto alla planimetria catastale;
  - in merito alle ulteriori viabilità alternative, sostitutive degli altri accessi soppressi non espressamente indicati nelle richieste di chiarimento di cui al precedente punto 6, si osserva in generale che i loro tracciati, per tutta o gran parte della lunghezza, ricadono in aree classificate dagli strumenti urbanistici comunali come zona agricola, pertanto la realizzazione di tali viabilità è soggetta alle procedure di localizzazione di opere pubbliche in Variante agli strumenti urbanistici; per le viabilità alternative di cui sopra si ribadisce pertanto l’opportunità di valutare se esse possano essere attuate con soluzioni diverse, senza la realizzazione di viabilità pubblica e trovando al contempo la compatibilità con le previsioni urbanistiche vigenti;
- 4.3. nelle successive fasi di approvazione del progetto ai fini dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio ed ai fini dell’esecuzione delle opere pubbliche secondo la normativa vigente, dovranno essere prodotti elaborati contenenti la sovrapposizione delle opere in progetto con la cartografia degli strumenti urbanistici comunali, in particolare RUE e POC, allo scopo di verificare con precisione quali opere rientrano nelle fasce di rispetto e quali ne sono esterne;
- 4.4. si dovrà presentare una proposta di variante al Piano di Classificazione Acustica del Comune di Ravenna, approvato con Delibera di C.C. n. 54 - P.G. 78142/15 e successive varianti. La variante risulta necessaria considerando le modifiche alla sede stradale ma, soprattutto, le modifiche alla conformazione degli innesti. Si chiederà pertanto di presentare una breve relazione descrittiva che motivi la proposta di variante, corredato da elaborati grafici comparativi, sia per quanto riguarda le tavole di zonizzazione acustica che le tavole delle fasce di pertinenza infrastrutturali;
5. rispetto alle interferenze con la rete di bonifica consortile si rimanda al parere favorevole condizionato, che si allega, rilasciato dal Consorzio di bonifica della Romagna in data 3/12/2020 nel quale:

- si esprimono prescrizioni e indicazioni per le successive fasi progettuali e di rilascio delle autorizzazioni;
- ai fini dell'invarianza idraulica dei corpi idrici recettori, l'Ente si riserva la possibilità di valutare il corretto dimensionamento e l'efficacia dei sistemi di laminazione nelle successive fasi autorizzative;

Allegati: osservazioni dell'Ente Parco Delta del Po e del Consorzio di Bonifica della Romagna

Cordiali saluti

Dott. Valerio Marroni  
(nota firmata digitalmente)

*Per info contattare il funzionario del Servizio VIPSA: dott. Ruggero Mazzoni tel. 051.5276001, [ruggero.mazzoni@regione.emilia-romagna.it](mailto:ruggero.mazzoni@regione.emilia-romagna.it)*

RM – osservazioni\_RER\_SS67\_ClassePortoRA.docx



Spett.le  
Regione Emilia-Romagna  
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO  
E PROMOZIONE SOSTENIBILITA'  
AMBIENTALE  
Dott. Valerio Marroni

**OGGETTO: ISTANZA: 2020/00671/NO\_ORD PER PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA, AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D. LGS. 152/2006 E S.M.I.. S.S. 67 TOSCO-ROMAGNOLA - AMPLIAMENTO DELLA SEZIONE STRADALE PER ADEGUAMENTO A CATEGORIA B DEL D.M. 05/11/2001 DA CLASSE AL PORTO DI RAVENNA [ID\_VIP: 5567] - OSSERVAZIONI**

**Vista** l'istanza relativa all'oggetto, pervenuta in data 09/11/2020 Ns. prot. n. 2020/0008045, considerato che l'intervento ricade all'interno della perimetrazione definita dal Piano Territoriale della "Pineta di Classe e Salina di Cervia", in particolare in zona Area contigua (pre-parco), sottozona AC/PP.AGR, nel tratto si SS67 compreso tra l'abitato di Classe ed il ponte sui Fiumi Uniti;

**Considerato** che le Norme Tecniche della stazione stabiliscono all'art. 31 e 32:

**«Art. 31 Viabilità**

*1. Il sistema dell'accessibilità è completato dall'insieme dei percorsi veicolari di attraversamento e di collegamento interno tra le località della Stazione.*

*I percorsi veicolari si distinguono in una viabilità veicolare di accesso e attraversamento della Stazione e una viabilità di Parco.*

*2. La principale viabilità veicolare di accesso e attraversamento della Stazione è costituita dalle Strade Statali n. 16 "Adriatica" e n. 67 "Tosco-Romagnola"; dalle Strade Regionali "Cervia" e "Cesena-Cervia"; dalle Strade Provinciali n. 6 "Beneficio Il Tronco Cervara", n. 80 "Nullo Baldini", n. 113 "Viale dei Lombardi"; dalla strada comunale Via Marabina e da altre strade comunali di grande comunicazione.*

[...omissis.. ]

**Art. 32 Direttive e indirizzi per l'accessibilità e la fruizione**

*1. I percorsi veicolari, con particolare riferimento alla viabilità veicolare di accesso e attraversamento della Stazione di cui al comma 2 del precedente art. 31 delle presenti Norme, devono essere sottoposti a specifici interventi di mitigazione dell'impatto visivo, secondo gli indirizzi contenuti nel presente Piano di Stazione, e devono essere dotati di idonei spazi di sosta, punti di belvedere, piantumazioni di essenze arboree ed arbustive autoctone ad appropriata distanza dal ciglio stradale. La realizzazione di piste non veicolari deve avvenire prevalentemente in sede propria adeguatamente separata dalla rete viaria.*

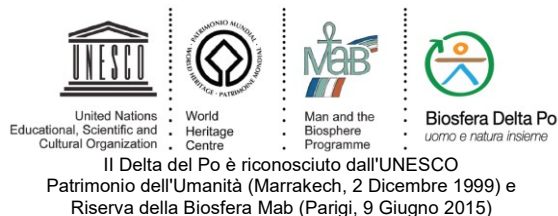
[...omissis.. ]

*4. La rete stradale presente nella Stazione può essere oggetto di interventi manutentivi, se necessari a garantirne la percorribilità, **senza modifica delle sezioni stradali esistenti e dei materiali di finitura.***

*All'interno del perimetro di Stazione non è ammessa la realizzazione di nuove strade nella zona compresa tra via Marabina e viale dei Lombardi.*

## Parco del Delta del Po

Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità – Delta del Po  
Corso G. Mazzini, 200 - 44022 Comacchio (FE) - Tel. 0533 314003 - Fax 0533 318007  
P.E.C.: [parcodeltapo@cert.parcodeltapo.it](mailto:parcodeltapo@cert.parcodeltapo.it)  
C.F.: 91015770380 – P.IVA: 01861400388





*In tutto il territorio della Stazione la predisposizione ex novo o la risistemazione di aree di sosta, ecopiazze, depositi per la manutenzione stradale, piste ciclabili, adeguamenti delle sede stradale ivi compresa la creazione di nuove corsie, punti di svincolo, marciapiedi, barriere antirumore deve essere sottoposta a nulla osta dell'Ente di Gestione.*

*5. La manutenzione delle scarpate stradali e degli argini percorribili deve essere effettuata con mezzi meccanici che non arrechino disturbi significativi alla vegetazione arbustiva e arborea, fermo restando il divieto di effettuare il diserbo chimico e l'incendio controllato. Gli sfalci possono essere effettuati in tutte le stagioni nelle zone in cui sia necessario mantenere la visibilità, ma deve essere realizzato tra ottobre e febbraio, ove non sussista tale necessità; la potatura degli alberi e arbusti deve essere effettuata tra ottobre e febbraio, fatto salvo quanto più puntualmente disposto per i singoli ambiti dai precedenti articoli delle presenti Norme.*

*6. La direttrice S.S. 16 "Adriatica" costituisce la struttura fondamentale del sistema di accessibilità delle aree del Parco ed attraversa o lambisce da Nord a Sud l'intero territorio della Stazione. A tal fine l'asse viario deve essere oggetto di specifici interventi di riqualificazione, anche finalizzati alla tutela della fauna, da indicarsi nell'ambito dei Piani urbanistici del Comune di Ravenna e del Comune di Cervia e da concordare con l'Ente gestore dell'infrastruttura.*

*Tali interventi devono, tra l'altro, prevedere la riduzione al minimo di nuovi accessi diretti sulla S.S. 16, l'adozione di misure di mitigazione dell'impatto visivo per tutte le attività produttive e per gli immobili che ne mostrino necessità, una diversa sistemazione della segnaletica su pali ove ammissibile, nonché la diversa organizzazione delle reti aeree telefoniche e di trasporto dell'energia.*

*7. Nel territorio della Stazione non sono ammessi l'esercizio del motocross e del fuoristrada.*

[...omissis.. ]

**Pertanto è fondamentale fornire:**

- Comprovate motivazioni a sostegno dell'adeguamento del tratto di strada alla tipologia B del D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Un progetto di inserimento paesaggistico e di mitigazione degli impatti visivi dell'infrastruttura che dovranno essere anche finalizzati alla tutela e al transito in sicurezza della fauna;

La presentazione della documentazione non determinerà necessariamente l'espressione di un parere positivo relativo all'istanza presentata.

## IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

**DOTT.SSA ANNA GAVIOLI**

*Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.i*

# Parco del Delta del Po

Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità – Delta del Po

Corso G. Mazzini, 200 - 44022 Comacchio (FE) - Tel. 0533 314003 - Fax 0533 318007

P.E.C.: [parcodeltapo@cert.parcodeltapo.it](mailto:parcodeltapo@cert.parcodeltapo.it)  
C.F.: 91015770380 – P.IVA: 01861400388



United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization



World  
Heritage  
Centre



Man and the  
Biosphere  
Programme



Biosfera Delta Po  
uomo e natura insieme

Il Delta del Po è riconosciuto dall'UNESCO  
Patrimonio dell'Umanità (Marrakech, 2 Dicembre 1999) e  
Riserva della Biosfera Mab (Parigi, 9 Giugno 2015)

PROT. N. (vedi segnatura)

Ravenna, lì

**OGGETTO: Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs n.152/2006 e s.m.i. – "S.S. 67 Tosco-Romagnola – Ampliamento della sezione stradale per adeguamento a categoria B del D.M. 05/11/2001 da Classe al Porto di Ravenna".**

**Proponente: ANAS S.p.A. (id\_VIP:5567)**

**Parere di competenza per intervento sul tratto dal Km 218+250 al Km 223+700.**

Spett.le

**Regione Emilia-Romagna**

Servizio Valutazione Impatto e  
Promozione Sostenibilità Ambientale  
Direzione Generale Cura del  
Territorio e dell'Ambiente  
V.le Della Fiera, 8  
40127 – Bologna (BO)

PEC [vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

mail [ruggero.mazzoni@regione.emilia-romagna.it](mailto:ruggero.mazzoni@regione.emilia-romagna.it)

Al Proponente  
ANAS S.p.A.

PEC [anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it](mailto:anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it)

- In riferimento alla nota della Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale del 09-11-2020, acquisita agli atti consorziali con Prot.n.33712/RA in pari data,
- vista la documentazione caricata sul sito web del Ministero dell'Ambiente (MATTM) relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di cui in oggetto;

Io scrivente, a seguito di esame istruttorio, esprime **parere favorevole condizionato** all'attuazione del progetto "S.S. 67 Tosco-Romagnola – Ampliamento della sezione stradale per adeguamento a categoria B del D.M. 05/11/2001 da Classe al Porto di Ravenna", presentato da ANAS S.p.a. a condizione che vengano recepite tutte le indicazioni e prescrizioni riportate nel seguito.

Si riporta di seguito l'elenco delle interferenze con la rete idraulica di bonifica e la rete di distribuzione irrigua consorziale, nonchè le prescrizioni di cui si dovrà tener conto nelle successive fasi progettuali.

Vista la mancanza di elaborati progettuali di dettaglio, il predetto elenco potrebbe risultare parziale e non del tutto esatto, pertanto si rimanda un'analisi di maggior precisione in sede di progettazione esecutiva.

**Individuazione canali e reti di distribuzione irrigua consorziali interessati compresi nella zona di ampliamento della S.S. 67 "Tosco-Romagnola" nel tratto compreso tra il Km 218+550 e il Km 223+700.**

| N° ord | Tipo Interferenza                       | Nome canale/<br>Imp. irriguo                                  | Classificazione                      | Inquadramento<br>catastale      | Stato<br>concessionato<br>ad ANAS |
|--------|---|---|--------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1      | Parallelismo rete irrigua               | Imp. Irriguo Canale della Gabbia DN 300 ghisa - 6,5 bar       | Condotta in asservimento m 2.50+2.50 | Fg.107 Sez A mapp.8             | Vedi nota                         |
| 2      | Attraversamento canale a sezione aperta | Staggi 1°Ramo   | Principale                           | Fg.107 Sez.A, c/o mapp 146, 74  | Conc.n.1737 del 24-04-68          |
| 3      | Attraversamento rete irrigua            | Imp. Irriguo Canale della Gabbia DN 300 ghisa - 6,5 bar       | Condotta in asservimento m 2.50+2.50 | Fg.107 Sez.A, c/o mapp 146, 74  | Vedi nota                         |
| 4      | Attraversamento canale a sezione aperta | Staggi 2°Ramo   | Secondario                           | Fg.108 Sez.A, c/o mapp 363, 500 | Conc.n.1737 del 24-04-68          |
| 5      | Attraversamento rete irrigua            | Imp. Irriguo Canale della Gabbia DN 300 ghisa - 6,5 bar       | Condotta in asservimento m 2.50+2.50 | Fg.108 Sez.A, c/o mapp 363, 500 | Vedi nota                         |
| 6      | Parallelismo rete irrigua               | Imp. Irriguo Canale della Gabbia stacco DN 110 PEAD - 6,5 bar | Condotta in asservimento m 2.50+2.50 | Fg.108 Sez.A, c/o mapp 500, 623 | Vedi nota                         |
| 7      | Attraversamento canale a sezione aperta | Lecche  | Principale                           | Fg.129 Sez.A, c/o mapp 699, 701 | non concessionato                 |
| 8      | Attraversamento canale a sezione aperta | Filtrazioni Ramo Est  | Secondario                           | Fg.129 Sez.A, c/o mapp 704, 709 | non concessionato                 |

**Nota:** Gli attraversamenti irrigui sono stati realizzati in seguito ad autorizzazione rilasciata da ANAS

**1) Prescrizioni ai sensi del R.D. n.368/1904 e del Regolamento di Polizia Idraulica Consorziale vigente.**

- Le aree di sedime dei canali di bonifica sono **inalienabili** e non possono formare oggetto di diritti a favore di terzi (art.823 c.c.).
- Il Regolamento consorziale vigente prevede per i canali consorziali (sia "Principali" che "Secondari"), una fascia di rispetto stabilita in m 10 dal ciglio canale o piede scarpata esterno dell'argine, in dx e sx idraulica. Qualora i limiti di proprietà demaniale/consorziale risultassero più ampi, la fascia di rispetto dovrà essere riferita al **confine di proprietà**.

**La realizzazione di opere all'interno delle fasce di rispetto è subordinata obbligatoriamente alla richiesta di Concessione e/o Autorizzazione da parte del Consorzio.**

L'osservanza delle suddette fasce resta valida anche in presenza di canali tombinati.

Tutte le opere incidenti su canali e pertinenze di bonifica dovranno risultare conformi alle disposizioni del vigente Regolamento di Polizia Idraulica Consorziale e dovranno essere supportate da idonea progettazione idraulica di dettaglio, garantendo il rispetto dei diritti consorziali e di terzi.



Al riguardo si evidenzia che:

- La progettazione degli allargamenti dei manufatti idraulici sui canali consorziali di bonifica dovrà avvenire nel rispetto di quanto disposto dell'Art.7 del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli e con le modalità indicate nella specifica Direttiva Idraulica all'art.4 "*Prescrizioni particolari per gli attraversamenti*", tenendo conto altresì dei requisiti fissati dal Regolamento di Polizia Idraulica del Consorziale e/o comunque richiesti nei casi specifici dal Consorzio di Bonifica.

L'allargamento dei sovrappassi con ponte a travata dovrà essere progettato evitando riduzioni della sezione idraulica del cavo di bonifica,

Il prolungamento dei tombinamenti potrà avvenire solo a seguito di verifica dell'ufficiosità idraulica della sezione esistente per un tempo di ritorno non inferiore al massimo tra la portata con tempo di ritorno Tr30 del canale su cui l'attraversamento insiste e l'ufficiosità del canale.

Qualora la verifica idraulica fornisca esito positivo, resteranno comunque in carico al proponente tutti i compiti e gli oneri relativi al monitoraggio, alla manutenzione strutturale conservativa ed al rifacimento per sopraggiunta inadeguatezza strutturale e normativa dell'opera esistente.

- Le fasce di transito di m. 5,00 di cui all'art. 5 del Regolamento di Polizia Idraulica **dovranno essere sempre rese disponibili** per consentire il passaggio dei mezzi per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei canali ed il deposito dei materiali di risulta provenienti dai lavori di manutenzione. Tali zone dovranno obbligatoriamente restare accessibili e libere da vincoli ed ingombri, garantendone la percorribilità e la continuità di transito.

I manufatti di allargamento degli attraversamenti esistenti dovranno essere prolungati al fine di ottenere una **larghezza utile di passaggio non inferiore a m 5,00**, sia sul lato di monte, sia su quello di valle, mentre gli innesti dei fossi di guardia della piattaforma stradale dovranno avvenire tramite la posa di tubazioni di scarico di adeguata portanza, anch'esse aventi lunghezza non inferiore a m 5,00 m.

- Gli innesti delle acque meteoriche all'interno dei cavi di bonifica dovranno avvenire per mezzo di chiaviche a sezione triangolare, poste internamente alla sponda del canale, prevedendo altresì l'esecuzione di rivestimento in pietrame di caratteristiche non gelive, con dimensioni da valutare in fase di autorizzazione consorziale.

Qualora sussistano rischi di allagamento per rigurgito, le immissioni dovranno essere presidiate da idonei sistemi antiriflusso.

- L'esecuzione di sbancamenti e rilevati permanenti, dovrà avvenire al di fuori dalla fascia di rispetto cons.le (m 10) per i canali principale, ovvero a distanza non inferiore di m 6,00 per i canali secondari.

Per la costruzione di manufatti tecnici interrati (es. vasche di prima pioggia) la distanza minima da osservare è di m 5,00.

- Eventuali attraversamenti con tubazioni fognarie o sottoservizi dovranno, per quanto possibile, essere previsti all'interno delle carreggiate stradali o staffati a manufatti esistenti o di progetto, senza interferire con la sezione idraulica degli stessi.

Eventuali attraversamenti in sub-alveo dovranno essere eseguiti avendo cura di mantenere un franco minimo di m 1,00 tra la quota di fondo canale originaria e l'estradosso del tubo-camicia. Tale franco verrà maggiorato di m 0,50 qualora la posa della tubazione avvenga con tecnica del microtunneling o spingitubo.

Per indicazioni di maggior dettaglio occorre far riferimento a quanto previsto nell'Allegato Tecnico al Regolamento consorziale vigente.

- Nelle varie fasi di cantiere, nessun ostacolo dovrà essere posto al libero deflusso delle acque, nessun turbamento idraulico dovrà essere apportato alla rete consorziale di bonifica, garantendo altresì la funzionalità di scolo della rete privata esistente in zona.

Eventuali interferenze tra le opere provvisorie di cantiere ed il reticolo di bonifica consorziale dovranno essere preventivamente richieste in fase esecutiva ed autorizzate dal Consorzio.

A lavori ultimati tutte le pertinenze consorziali dovranno garantire le piene condizioni di esercizio secondo la regola d'arte, in conformità alle vigenti disposizioni regolamentari dell'Ente.

## 2) **Invarianza Idraulica**

Ai sensi del Piano Stralcio per il rischio idrogeologico disposto dalla competente Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli, tutte le superfici di nuova impermeabilizzazione dell'intervento dovranno soddisfare il principio dell'invarianza idraulica attraverso l'esecuzione di volumi compensativi d'invaso (art.9) e l'adeguato dimensionamento delle luci di scarico "strozzature" (Direttiva idraulica di Bacino ai paragrafi 7.2 e 7.3).

La portata **massima** scaricabile da tali superfici all'interno dei canali di bonifica, non dovrà risultare superiore a **10 l/sec Ha**, come previsto nel Cap. "Linee guida per la progettazione dei dispositivi di invarianza idraulica" di cui all'Allegato Tecnico al Regolamento consorziale.

Si evidenzia al riguardo che per gli scarichi delle acque meteoriche provenienti dal corpo stradale esistente all'interno del reticolo di bonifica non risultano agli atti di questo Consorzio specifiche autorizzazioni. Pertanto occorrerà dare evidenza delle portate immesse anche nello stato attuale, sulle quali il Consorzio si riserva di prescrivere possibili interventi di mitigazione in caso di criticità idrauliche del ricettore.

## 3) **Esigenze irrigue.**

Gli scoli consorziali Staggi 1°Ramo, Staggi 2°Ramo, Lecche, Filtrazioni allo stato attuale convogliano esclusivamente acque di bonifica senza alcuna funzionalità irrigua.

Considerando che ad oggi le linee guida di cui all'art.4, comma 5 della L.R.4/2007 non sono ancora state definite, dovranno essere adottate le migliori tecnologie affinché l'intervento non modifichi la qualità delle acque presenti nella rete dei canali consorziali.

### **Il presente parere non deve intendersi quale autorizzazione all'esecuzione delle opere.**

Il proponente dovrà perfezionare le opportune istanze autorizzative (una per ciascun canale) tramite apposita modulistica scaricabile dal sito [www.bonificaromagna.it](http://www.bonificaromagna.it).

Gli elaborati allegati alle istanze dovranno risultare conformi alle disposizioni del vigente Regolamento Consorziale di Polizia Idraulica, nonché recepire tutte le prescrizioni impartite nel presente parere.

Le prescrizioni già impartite, all'atto della formalizzazione definitiva delle richieste autorizzative, di competenza dello scrivente, potranno essere ulteriormente integrate.

Nel rimanere a Vs. disposizione per eventuali chiarimenti, con l'occasione si porgono distinti saluti.

**IL CAPO SETTORE T6**

Concessioni e Parere Tecnici

(Firmato digitalmente Ing. Alberto Vanni)