

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

IL RESPONSABILE

DENIS BARBIERI

POSTA PEC**Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica**Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
va@PEC.mite.gov.ite p.c. **Regione Emilia-Romagna**
Area Viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti
Area difesa del suolo, della costa e bonifica**Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Parma e Piacenza**

sabap-pr@pec.cultura.gov.it

Agenzia di Protezione Civile Servizio Piacenza

STPC.Piacenza@postacert.regione.emilia-romagna.it

Provincia di Piacenza

provpc@cert.provincia.pc.it

Comune di Travo

comune.travo@sintranet.legalmail.it

Comune di Rivergaro

comune.rivergaro@sintranet.legalmail.it

Arpa Piacenza

aopc@cert.arpa.emr.it

AUSL Piacenza – Dipartimento sanità pubblica
protocollounico@pec.ausl.pc.it**Unione Comuni Bassa Val Trebbia e Val Luretta**

unicomvtvl@postecert.it

Unione Montana Valli Trebbia e Luretta

unione.trebbialuretta@legalmail.it

Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Occidentale

protocollo@pec.parchiemiliaoccidentale.it

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1331	550	180	10	50	Fasc.	2021	8

Società ANAS S.p.A.
anas@postacert.stradeanas.it

Bologna, 15/02/2023

OGGETTO: [ID 7371] Provvedimento Unico in materia Ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e contestuale Verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 S.S. n. 45 "Val Trebbia" - Ammodernamento del tratto compreso tra Cernusca e Rivergaro – Proponente Società ANAS S.p.A.
Osservazioni Regione Emilia-Romagna in merito alle integrazioni presentate dal proponente

Con nota acquisita al protocollo regionale Prot. 20/12/2022.1244081, ANAS S.p.A. ha comunicato di aver trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica (ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) la documentazione integrativa sul progetto in oggetto in risposta alle richieste formulate da:

- Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale-VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente con nota prot. n. CTVA-7865 del 20/10/2022, che tiene conto anche della richiesta di integrazioni della Regione Emilia-Romagna inviata in data 23/12/2021;
- Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio V, con nota prot. MATTM-2021-0146255 del 28/12/2021;

Si precisa che la documentazione integrativa fornita dal proponente è relativa sia ad aspetti progettuali che attengono a proposte di modifica ed ottimizzazione di tracciato sia ad aspetti ambientali rispetto ai quali a partire dal 28/12/2022 il Ministero dell'Ambiente ha avviato una nuova fase di consultazione di 30 giorni per la formulazione di osservazioni e dei pareri da parte delle amministrazioni coinvolte.

Esaminata la documentazione integrativa pubblicata sul sito del Ministero al fine del procedimento di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, proposto da Anas spa, per il progetto in oggetto, tenuto conto dei seguenti contributi pervenuti a seguito della richiesta inviata dalla Regione Emilia-Romagna con nota Prot. 12/01/2023.0023663 (Ente di gestione parchi – Emilia occidentale Prot.25/01/2023.0060771, Provincia di Piacenza Prot.27/01/2023.0069789, Comune di Travo Prot.27/01/2023.0071767, Comune di Rivergaro Prot.27/01/2023.0072156, Agenzia di Protezione Civile – Settore Sicurezza territoriale Emilia inviato il 27/01/2023) e sentite le strutture regionali competenti si esprimono le seguenti osservazioni conclusive 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.

In generale, tenendo conto che l'intervento di ammodernamento in oggetto ha l'obiettivo principale di incrementare la sicurezza e la scorrevolezza del traffico circolante, si valuta positivamente la documentazione integrativa prodotta dal proponente che ha tenuto conto delle osservazioni pervenute minimizzando gli effetti ambientali connessi alla realizzazione del progetto e ottimizzando per quanto tecnicamente fattibile il tracciato e le opere strettamente connesse all'ammodernamento della S.S. 45 Val Trebbia tra Cernusca e Rivergaro.

Aspetti progettuali

Relativamente alle alternative progettuali proposte dal proponente in sostanziale accoglimento delle richieste e delle osservazioni formulate si evidenzia quanto segue:

- si rileva una sostanziale valutazione positiva dal punto di vista ambientale delle ottimizzazioni progettuali proposte al fine di meglio armonizzarsi ed adattarsi alle condizioni di vincolo ambientale, normativo e progettuale presenti;
- per la Intersezione esistente tra la SP 40 di Statto e la SS 45 Val Trebbia, tenuto conto del parere del Servizio Viabilità della Provincia di Piacenza, la soluzione adottata per il miglioramento dell'intersezione in località Bellaria di Rivergaro, viene, di principio, valutata positivamente, precisando che:
 - la presenza di diversi vincoli non consente una completa riorganizzazione di quest'ultima (ad es. in una rotatoria);
 - l'eventuale trasformazione in rotatoria dell'innesto in esame comporta necessariamente la delocalizzazione del medesimo mediante la realizzazione di una variante alla viabilità provinciale;
 - risulta necessario perseguire l'obiettivo di concentrare le interferenze al fine di migliorare la sicurezza e la fluidità della circolazione stradale;
 - la posizione dell'accesso sud di Rivergaro lungo la S.S. n. 45 di Val Trebbia, potrebbe essere il nodo in cui far confluire anche la Strada Provinciale n. 40 di Statto; il tratto della viabilità per raggiungere tale nodo è di competenza della Provincia di Piacenza;
- si esprime, dunque, parere favorevole alla realizzazione del progetto sottoposto a VIA così come integrato da Anas spa, con le seguenti condizioni:
 - necessità di prevedere, nell'ambito delle risorse economiche per l'attuazione dell'intervento, l'ammontare necessario per consentire la delocalizzazione dell'innesto tra la Strada Provinciale n. 40 di Statto e la Strada Statale n. 45 di Val Trebbia;
 - la realizzazione di tale intervento, fermo restando la necessità di avviare un separato procedimento autorizzativo, dovrà costituire oggetto di una Convenzione da stipularsi tra i soggetti interessati prima della conclusione della Conferenza dei servizi finalizzata all'approvazione del progetto definitivo in esame.

Mobilità ciclabile

Si evidenzia che il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) 2025 incentiva e valorizza la mobilità ciclopeditone e lo considera elemento caratterizzante negli interventi di potenziamento e riqualificazione del sistema infrastrutturale della mobilità. Il piano prevede che in ambito extraurbano tali azioni prioritarie dovranno essere volte al consolidamento di una rete integrata che possa anche sulla media distanza, rispondendo nel contempo alle esigenze di sicurezza nella circolazione, nonché di tutela e valorizzazione del paesaggio.

Il tratto in oggetto inoltre fa parte delle ciclovie regionali (ciclovie del Trebbia) così come individuate nel PRIT con l'obiettivo di promuovere il cicloturismo nella realizzazione di percorsi extraurbani per le biciclette, recuperando e integrando tratti già esistenti e soprattutto realizzandone di nuovi, tra piste ciclabili in sede o tragitti riconoscibili e sicuri su vie poco trafficate.

Si rileva come il proponente abbia redatto un elaborato integrativo (codice D01002 - P00PS00TRAPP14_A) dove sono riportati i tratti di piste ciclabili previste nel progetto dell'opera con particolare riferimento ai tratti di progetto revisionato. Considerando positivamente tali proposte, si chiede che nelle successive fasi siano valutate eventuali ulteriori sinergie con le amministrazioni comunali e con la provincia di Piacenza per individuare modalità di collegamento di tali tratti di piste ciclabili o comunque migliorare le condizioni di mobilità anche per questa tipologia di utenti della strada.

Per quanto riguarda i tratti che interessano il territorio del Parco e considerando positivamente la previsione progettuale contenuta nell'elaborato citato, si rimanda alla fase di approvazione del progetto:

- la possibilità di integrare o connettere la pista ciclabile con la rete ciclopedonale presente nel Parco,
- la possibilità di mantenere il tracciato della pista ciclabile il più aderente possibile al tracciato stradale,
- di poter apporre, dettagliando con successiva apposita istanza, segnaletica relativa all'itinerario presente nel territorio del Parco.

Piano di monitoraggio

In base a quanto indicato dal proponente il Piano di monitoraggio è stato sviluppato sulla base delle indicazioni metodologiche ed operative riportate nel documento “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA” e delle Linee guida SNPA 28/2020 recanti le “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale” approvate dal Consiglio SNPA il 9/7/2019.

Per quanto riguarda il rumore, il piano di monitoraggio è stato integrato prevedendo:

- l'inserimento dei punti di monitoraggio nelle vicinanze dei ricettori segnalati;
- il monitoraggio a ridosso delle entrate / uscite dai cantieri e campi base;
- il monitoraggio delle vibrazioni.

Per quanto riguarda la biodiversità, il piano di monitoraggio è stato integrato prevedendo:

- l'implementazione della frequenza ad almeno 4 sopralluoghi l'anno per tutti i punti di monitoraggio della fauna;
- ulteriori punti di monitoraggio:
 - in prossimità del Cantiere Base CB3;
 - in prossimità del Cantiere di Servizio CS3 (è già presente un transetto);
 - in prossimità della rotatoria 3;
 - 4 punti di rilievo uno per ciascuno dei 4 assi stradali precedentemente non monitorati;
- la tecnica del foto-trappolaggio da prevedersi in aggiunta alla tecnica dei transetti in determinati punti.

Rispetto al tema del monitoraggio della biodiversità prendendo atto positivamente di tali elementi integrativi si evidenziano alcune incoerenze dei punti di monitoraggio confrontando gli elaborati EA06-PMT00EA00AMBRE06_DEB42, in particolare l'elenco cap. 8.4 e la planimetria EB42-T00EB01AMBPL34_D “Piano di monitoraggio ambientale localizzazione dei punti di monitoraggio”.

Infatti, per quanto attiene al territorio del Parco, nell'elaborato EB42-T00EB01AMBPL34_D “Piano di monitoraggio ambientale localizzazione dei punti di monitoraggio”, si riscontra il seguente posizionamento: FAU-T-01 in Asse 1 tra località Bellaria (Rivergaro) e Rotatoria 1; nessun punto di monitoraggio faunistico in Asse 2 tra Rotatoria 1 e Rotatoria 2; FAU-P-01 FAU-P-06 FAU-T-10 in Asse 3 tra Rotatoria 2 e Rotatoria 3. Si chiede un chiarimento in tal senso e di inserire almeno un FAU-P e un FAU-T per ogni asse stradale in attraversamento all'Area Protetta.

Il proponente ha integrato il piano di monitoraggio con la componente Paesaggio, sulla base delle risultanze dell'analisi paesaggistica condotta, con particolare riferimento alle informazioni desunte dalla percezione visiva ed intervisibilità e dalla carta dei vincoli (con particolare riferimento a quelli paesaggistici e culturali interferiti dal tracciato). Si condivide la proposta di individuare 10 punti di monitoraggio del Paesaggio (due per ogni ambito di intervisibilità).

Aria e clima

Il proponente indica che il SIA è stato aggiornato con quanto riportato nel PAIR 2020:

- è stato aggiornato lo stato della pianificazione di settore in merito alla componente aria e clima
- è stata verificata la coerenza tra il progetto ed il PAIR 2020;
- è stato effettuato un aggiornamento del quadro emissivo;
- sono fornite misure di bilancio della CO2 e azioni specifiche individuate ai fini della riduzione delle concentrazioni.

Il SIA aggiornato riporta che *nelle aree di superamento e a rischio di superamento, nell'ambito dei procedimenti di VIA dovranno essere proposte e adottate nel provvedimento conclusivo le misure idonee a mitigare o compensare l'effetto delle emissioni introdotte con la finalità di raggiungere un impatto sulle emissioni dei nuovi interventi ridotto al minimo. Per "ridotto al minimo" s'intende il fatto che siano adottate tutte le possibili misure di mitigazione che comportano la minimizzazione dell'impatto sulla qualità dell'aria. Le eventuali misure di compensazione dovranno essere prescritte tenuto conto anche della sostenibilità economica.*

Nel caso in esame si evidenzia come i Comuni di Rivergaro e Travo rientrano nelle "aree senza superamenti" e pertanto escluse dalla necessità di adottare le misure idonee a mitigare o compensare l'effetto delle emissioni introdotte. Il proponente ritiene, dalla disamina del Piano, gli obiettivi del progetto coerenti con gli obiettivi del Piano Aria. L'intervento in oggetto ha l'obiettivo principale di incrementare la sicurezza e migliorare la regolarità della circolazione.

Si ritiene che tali obiettivi siano coerenti in quanto non prevedono un incremento del traffico attualmente presente sull'infrastruttura stradale e conseguentemente non prevedono un incremento di traffico significativo una volta conclusi i lavori. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di opere a verde con impianti di tipo arboreo arbustivi, che contribuiranno ad assorbire la CO2, in coerenza agli obiettivi del Piano.

Biodiversità

In accordo al contributo espresso dall' Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Occidentale che si allega alla presente, si riportano le seguenti valutazioni, indicazioni e prescrizioni per la successiva fase di approvazione del progetto:

- la nuova viabilità permanente costituita dal braccio sud della rotatoria n.2 in località Cisiano non dovrà comunque ricadere nella zona C del Parco;
- si prende atto positivamente dell'introduzione di ecodotti stradali dedicati agli anfibi, della collocazione di barriere anti-attraversamento faunistico opportunamente disposte in loro corrispondenza e dei varchi primari (ponti), della creazione di camminamenti laterali sempre asciutti in corrispondenza di varchi primari, della creazione di formazioni vegetali attrattive in corrispondenza degli sbocchi/imbocchi di monte e valle degli ecodotti stradali.

Si richiede comunque:

- di rendere gli ecodotti permeabili anche ai Mammiferi terrestri di medie dimensioni (ad esempio Istrice, Tasso, volpe),
- di collocare le formazioni vegetali più complesse e quindi presumibilmente maggiormente attrattive per la fauna selvatica (rimboschimenti R --, nuclei arbustivi NA --, siepi arbustive SA --, nuclei arbustivi igrofilo NAI --) in prossimità dei tratti stradali a minore velocità, degli ecodotti e dei varchi primari costituiti dai corsi d'acqua collinari attraversati dall'infrastruttura,
- al contrario, le formazioni vegetali più semplici e quindi presumibilmente meno attrattive per la fauna selvatica (inerbimenti I --, prato arborato PA) dovranno essere collocate in

- prossimità dei tratti stradali a maggiore velocità e per quanto possibile distanziati da ecodotti e varchi primari,
- di prevedere la collocazione di dissuasori ottici/acustici lungo i tratti stradali a maggiore velocità (rettilinei o curve ad ampio raggio); eventuali ulteriori interventi di mitigazione potranno essere valutati in accordo con l'Ente parco in base agli esiti del monitoraggio ante e post opera nel caso si riscontri l'incremento significativo dell'incidentalità stradale e della mortalità di animali rinvenuti sul piano stradale;
 - si richiede che tutte le pannellature trasparenti costituenti barriere fonoassorbenti e barriere anti-atteveramento faunistico siano dotate di dissuasori visivi anti-collisione per l'Avifauna.
- rispetto al territorio del Parco e ragionando in termini esclusivamente quantitativi, l'interferenza sulle aree boscate è compensata dalla realizzazione di alcune tipologie di interventi a verde indicate nell'elaborato EB10 "Quaderno di dettaglio degli interventi a verde". Escludendo da queste le opere a verde delle rotoatorie 1 e 2 e quelle che prevedono il solo inerbimento rimangono: rimboschimenti 7375 m² da R01 a R03 --; siepi arbustive 1150 m² da SI01 a SI03; nuclei arbustivi 675 m² da NA01 a NA03 --; nuclei arbustivi igrofilo 1115 m² (1995 m² nell'elaborato EB 62 63) da NAI01 a NAI03 --; prato arborato 5000 m² (5501 m² nell'elaborato EB 62 63) da PA01 a PA07 --; per una superficie complessiva di opere a verde a compensazione compresa tra i 15.315 m² elaborato E 10) e i 16.696 m² elaborati EB 62 63.

Condividendo tale proposta si chiede comunque:

- in fase di progettazione definitiva uniformare i valori indicati nell'elaborato EB10 e negli elaborati EB 62 63,
 - di incrementare la compensazione all'interno del Parco in quanto a fronte dei 31.304 m² di aree boscate interferite sono previsti 15.315 m² 16.696 m² di opere a verde a compensazione,
 - di limitare l'introduzione di nuovi corpi illuminanti ai tratti effettivamente critici e di osservare scrupolosamente la normativa regionale sulla riduzione dell'inquinamento luminoso (L.R. n. 19/2003 e relative direttive),
- si prende atto del migliore inserimento ambientale degli attraversamenti dei corsi d'acqua minori effettuato mediante rinverdimento con Nuclei Arbustivi Igrofilo (NAI) posti sulle sponde al di sopra del livello di piena ordinario della scogliera non cementata, e creazione di banchina laterale sempre asciutta percorribile dalla fauna. Si richiede di differenziare spazialmente il fondo d'alveo e le sponde oggetto di intervento creando slarghi, sinuosità, rilievi, pendenze differenziate e zone d'accumulo d'acqua temporanee.

Interventi a verde

- per quanto attiene alla sostituzione di alcune specie arboree ed arbustive ritenute non idonee al contesto territoriale o non utilizzabili per motivi fitosanitari si prende atto delle sostituzioni di Crataegus, Pyracantha e Quercus robur rispettivamente con Cornus sanguinea, Sambucus nigra e Quercus petrae. Si richiede a tal proposito di correggere i refusi presenti negli elaborati EB62e EB63 in cui sono ancora citati i generi Crataegus e Pyracantha;
- per quanto attiene al Piano di manutenzione delle opere di sistemazione a verde indicato nell'Elaborato EB 11 cap. 10, si richiede di indicare anche la rimozione delle protezioni anti selvaggina e dei tutori a termine funzione;
- si evidenzia inoltre la mancata indicazione di indici di performance degli impianti: si richiede di proporre alcuni parametri di risultato. In particolare, si richiede di fissare come obiettivo del

Piano di manutenzione delle opere di sistemazione a verde, il raggiungimento almeno dell'85% di attecchimento da riscontrare al termine del quinto anno dal completamento, a valere per ogni singola opera a verde

Si ritiene inoltre utile in questa sede anticipare le seguenti osservazioni formulate dall'autorità idraulica (Agenzia di Protezione Civile – Settore sicurezza territoriale Emilia) che si configurano già come prime prescrizioni e condizioni per le successive fasi di progettazione (livello esecutivo):

- rappresentazione cartografica:
 - utilizzare basi di lavoro più recenti possibile (prime fra tutte le immagini satellitari) e di integrare le tavole relative alle carte catastali con l'individuazione dei mappali iscritti al demanio patrimoniale,
 - riportare sulle tavole i confini dei mappali catastali, per rendere più evidenti le interferenze con le competenze territoriali di quest'UT.
- attraversamenti stradali dei corsi d'acqua aventi sedime demaniale.
 - le verifiche di compatibilità idraulica sono condotte con riguardo alle sole NTC 2018 mentre occorre considerare l'adeguatezza alla Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" E "B" (Autorità di bacino distrettuale del fiume Po, deliberazioni di Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001 e succ. mm. e ii.);
 - le verifiche idrauliche sono limitate agli attraversamenti dei rii San Michele, Fontana Cavalla (o delle Piane) e Cernusca, mentre – indipendentemente dallo stato concessorio la cui valutazione è posta in capo ad ARPAE – nulla è detto circa la compatibilità idraulica degli altri manufatti; si rammenta che la citata Direttiva di Autorità di bacino distrettuale del fiume Po detta disposizioni anche in merito agli attraversamenti esistenti;
 - i rivestimenti di fondo/sponda e le risagomature progettati sembrano più preventivi che dettati da specifiche necessità rilevate nel corso dei sopralluoghi/rilievi finalizzati alla progettazione; se ne consiglia una revisione, restando comunque chiaro che - qualunque opera accessoria venga o meno realizzata - troverà applicazione l'art. 12 c.1 del R.D. 523/1904 sia per le manutenzioni ordinarie/straordinarie sia per tutte quelle che conseguiranno agli interventi in oggetto, stante il fatto che – ad oggi – i corsi d'acqua di competenza non presentano necessità d'intervento;
 - nello specifico, il ponte sul t. Cernusca interferisce con i fenomeni torrentizi ed il naturale divagare della corrente. Studi di Autorità di bacino distrettuale del fiume Po, oltre alla direttiva citata, ben rappresentano le aree presumibilmente interessate dalle piene del f. Trebbia; l'alluvione del 2015 ha confermato le valutazioni: il Fiume ha modificato notevolmente la morfologia dell'immissione, evidenziandone la delicatezza. L'arretramento delle pile è pertanto fortemente consigliato, come è pure da rivalutare la realizzazione di difese di sponda. Non è chiaro poi quale sia lo scalzamento atteso sulle opere di fondazione delle pile medesime e come si intenda farvi fronte;
 - si chiede conferma ed eventuale relativa motivazione della deviazione e convogliamento dei rii intercettati dal rilevato stradale per la raccolta e il convogliamento delle acque di piattaforma nei vari recettori per mezzo delle vasche di restituzione. In merito all'immissione nei corsi d'acqua di competenza delle acque di piattaforma oltre alle acque naturali intercettate, se ne richiede la verifica della compatibilità idraulica con il regime del recettore. Si rimanda alla fase autorizzativa ulteriori specifiche prescrizioni.

- viabilità
 - In relazione agli innesti con la viabilità esistente si richiede di meglio calibrare l'innesto con la viabilità di collegamento della SS45 con Dolgo (comune di Travo) in rapporto al rischio dipendente dalla possibilità di coinvolgimento nei fenomeni di piena del f. Trebbia, contattando direttamente gli uffici dell'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po, anche in previsione della variante al P.A.I. in corso di elaborazione. Si fa presente che l'area in sponda destra, a monte di Dolgo, è stata oggetto di alluvioni di entità anche inferiore a quella del 2015.
- cantierizzazione
 - la collocazione dell'area di cantiere di servizio 3 in loc. Ca' Teresa non è compatibile, per come è stata identificata, con il livello di rischio idraulico a cui è soggetta l'area, destinataria in ragione di ciò di numerosi interventi di difesa dalla naturale tendenza del Fiume ad erodere la sponda destra; si fa peraltro presente che la base utilizzata non è aggiornata e che l'area individuata non è certamente pianeggiante e quindi – anche a prescindere dal rischio idraulico – scarsamente suscettibile dall'utilizzo proposto. Si rimanda all'autorità idraulica la necessità di richiedere la realizzazione di difese a presidio dell'area in questione;
 - dovranno essere dettagliate le fasi realizzative del ponte sul rio Cernusca;
 - le piste ed i guadi eventualmente necessari in fase di cantiere devono essere dimensionati ai sensi della citata Direttiva di Autorità di bacino distrettuale del fiume Po ed essere compatibili con il grado di rischio idraulico definito dalla medesima Autorità di bacino distrettuale del fiume Po ovvero, in altri termini, si prescrive che le opere di cantierizzazione e provvisoria, che saranno dettagliate in fase esecutiva, soddisfino i requisiti e contenuti minimi, anche in termini di calcolo delle portate di riferimento, di cui alle NTC 2018 e relativa circolare applicativa nonché delle norme di attuazione del PAI;
 - dovrà essere chiarita la collocazione del materiale d'alveo derivante dalle risagomature dei corsi d'acqua intercettati dal rilevato stradale, stante il divieto di allontanamento dal demanio, stabilito dall'art. 96 del R.D. 523/1904.
- geologia
 - in sede di conferenza dei servizi dovrà essere valutata l'influenza delle opere di consolidamento/drenaggio sulla stabilità dei versanti

Cordiali saluti

Ing. Denis Barbieri
(firmato digitalmente)

RM – osservazioni_integrazioni_SS45Cernusca.docx

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



Collecchio, data PEC
Prot. vedi corpo PEC
cat. 06.06- allegati: -

Al **Alla Regione Emilia-Romagna**
Area Valutazione Impatto e
Autorizzazioni - PEC

OGGETTO: Provvedimento Unico in materia Ambientale ai sensi dell'art. 27 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e contestuale Verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 S.S. n. 45 "Val Trebbia" - Ammodernamento del tratto compreso tra Cernusca e Rivergaro. [ID 7371]. Proponente Società ANAS S.p.A. Trasmissione delle osservazioni alle integrazioni.

Si riscontra alla vs prot. 23663 del 12.01.2023, assunta a protocollo n.159 del 12.01.2023 dell'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità-Emilia Occidentale (EGPB EOCC), con la quale si comunicava l'avvio del periodo di osservazione alle integrazioni presentate da ANAS S.p.A. in merito al procedimento in oggetto;

Vista la nota prot. 884118 del 20/12/2022, assunta a protocollo n.6713 del 27.12.2022 dell'EGPB EOCC, con la quale ANAS S.p.A. comunicava l'avvenuta trasmissione delle integrazioni a riscontro delle osservazioni espresse in esito alla riunione istruttoria del 22 novembre 2021;

Visto quanto espresso come contributo valutativo trasmesso con nota dello scrivente prot. 6201 del 10.12.2021, recepite dal Servizio (ora Area) in indirizzo nella nota trasmessa al MITE con prot. 1180326 del 23/12/2021;

Valutata nel merito la documentazione con la quale ANAS S.p.A. ha controdedotto/integrato alle osservazioni formulate con il contributo di cui sopra, riportando le relative argomentazioni sintetiche nel documento AA07-T00EG00GENRE03_A "QUADRO SINOTTICO DI RISPONDEZZA ALLA PROCEDURA VIA RISCONTRO ALLA NOTA MITE - CVTA U.0007865.20-12-2022" e negli elaborati collegati;

Evidenziato che le controdeduzioni/integrazioni sono state presentate da ANAS S.p.A. attraverso una corposa documentazione costituita da elaborati informatici di notevole estensione e per questo di non sempre agevole consultazione e confronto immediato;

Tenuto conto che il tratto stradale oggetto di ammodernamento ricadente in Area Protetta è costituito in sequenza: dall'Asse 1, che va da Rivergaro capoluogo alla Rotatoria n.1 in località Fabbiano, dall'Asse 2, che va dalla Rotatoria n.1 in località Fabbiano alla Rotatoria n.2 in località Cisiano e dall'Asse 3, che va dalla Rotatoria n.2 in località Cisiano al confine comunale di Rivergaro poco prima della Rotatoria n.3;

Tutto ciò premesso, si evidenziano le seguenti ulteriori osservazioni alle controdeduzioni/integrazioni presentate dal soggetto proponente (le ulteriori osservazioni sono esposte seguendo l'ordine delle controdeduzioni/integrazioni di ANAS S.p.A. indicate nel documento AA07-T00EG00GENRE03_A "QUADRO SINOTTICO DI RISPONDEZZA ALLA PROCEDURA VIA RISCONTRO ALLA NOTA MITE - CVTA U.0007865.20-12-



2022”);

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.3 rispetto alla ns osservazione 1-Interferenze con il Parco Regionale Fluviale del Trebbia

L'elaborato progettuale "Zonizzazione del Parco fluviale del Trebbia" riscontra all'osservazione raffrontando cartograficamente le previsioni di progetto con la zonazione e il regime vincolistico dell'Area Protetta.

Si prende atto che l'area di cantiere di servizio CS1 sarà ripristinata all'uso agricolo.

La nuova viabilità permanente costituita dal braccio sud della rotatoria n.2 in località Cisiano non dovrà comunque ricadere nella zona C del Parco.

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.4 rispetto alla ns osservazione 2-Interferenze dell'opera sulla Fauna Selvatica e interferenze della Fauna Selvatica sulla sicurezza stradale.

Gli elaborati progettuali "Quaderno di dettaglio degli interventi a verde", "Relazione opere di inserimento paesaggistico e ambientale", "Varchi ad esclusivo uso faunistico - Caratteristiche tipo" "Interferenze con le aree boscate", "I boschi di Fabbiano, del Rio della Colombarola e di Dolgo -Riduzione delle aree di interferenza" e "Relazione sulle trasformazioni del bosco ai sensi della D.G.R. n. 1473 del 05/09/2022 della Regione Emilia-Romagna" riscontrano all'osservazione.

Si prende atto dell'introduzione di ecodotti stradali dedicati agli anfibi, della collocazione di barriere anti-attraffamento faunistico opportunamente disposte in loro corrispondenza e dei varchi primari (ponti), della creazione di camminamenti laterali sempre asciutti in corrispondenza di varchi primari, della creazione di formazioni vegetali attrattive in corrispondenza degli sbocchi/imbocchi di monte e valle degli ecodotti stradali.

Si richiede di rendere gli ecodotti permeabili anche ai Mammiferi terrestri di medie dimensioni (ad esempio Istrice, Tasso, Volpe), di collocare le formazioni vegetali più complesse e quindi presumibilmente maggiormente attrattive per la fauna selvatica (rimboschimenti -R-, nuclei arbustivi -NA-, siepi arbustive -SA-, nuclei arbustivi igrofilo -NAI-) in prossimità dei tratti stradali a minore velocità, degli ecodotti e dei varchi primari costituiti dai corsi d'acqua collinari attraversati dall'infrastruttura. Al contrario, le formazioni vegetali più semplici, e quindi presumibilmente meno attrattive per la fauna selvatica (inerbimenti -I-, prato arborato -PA-), dovranno essere collocate in prossimità dei tratti stradali a maggiore velocità e per quanto possibile distanziati da ecodotti e varchi primari.

Si richiede di prevedere la collocazione di dissuasori ottici/acustici lungo i tratti stradali a maggiore velocità (rettilinei o curve ad ampio raggio), di porre limiti di velocità più restrittivi all'interno del tratto stradale in attraversamento dell'Area Protetta e di arricchire la segnaletica verticale monitoria. L'adozione di questi accorgimenti dovrà essere applicata anche in quei tratti nei quali il monitoraggio ante e post opera riscontri l'attraversamento preferenziale di fauna selvatica, l'incremento significativo dell'incidentalità stradale e della mortalità di animali rinvenuti sul piano stradale.

Si richiede di prevedere alcuni segnali stradali indicanti la presenza/attraversamento dell'Area Protetta.



Tale segnaletica, ipotizzata in corrispondenza dei confini, di rotatorie e svincoli dovrà essere coerente con il Codice della Strada e con quanto indicato nel Manuale d'immagine coordinata della Regione Emilia-Romagna.

Si richiede che tutte le pannellature trasparenti costituenti barriere fonoassorbenti e barriere anti attraversamento faunistico siano dotate di dissuasori visivi anti collisione per l'Avifauna.

Si richiede infine di verificare e rendere coerenti tra loro l'elaborato EA11 "OPERE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE", nel quale sono descritti in dettaglio i singoli ecodotti e le barriere anti attraversamento (con relative chilometrica di riferimento) con le tavole EB63 e EB62 denominate "INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE", nelle quali non si riscontra il corrispondente segno grafico.

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.5 rispetto alla ns osservazione 3-Interferenze con elementi vegetali presenti nel Parco Regionale Fluviale del Trebbia

Gli elaborati progettuali E56 "Zonizzazione del Parco fluviale del Trebbia", EB58 EB59 planimetrie "Interferenza con le aree boscate", EA11 "Relazione opere di inserimento paesaggistico e ambientale", EA12 "Relazione sulle trasformazioni del bosco ai sensi della DGR 1473 del 05.09.2022 della RER" riscontrano all'osservazione.

Come indicato negli elaborati trattasi di interferenze poste al margine di aree boscate, per una superficie complessiva di 116.224 m² di cui 31.304 m² (ambiti da A ad H) ricadenti all'interno dell'Area contigua del Parco Regionale Fluviale del Trebbia. Queste ultime si caratterizzano per formazioni vegetali con piano arborato prevalentemente costituito da *Robinia pseudoacacia* (con copertura oltre il 70%) e sporadica presenza di nuclei di altre Latifoglie. La classe diametrica media è di 15 cm. Nel piano arbustivo prevalgono *Sambucus nigra*, *Corylus avellana* e *Cornus sanguinea*.

Con riferimento al territorio del Parco e ragionando in termini esclusivamente quantitativi, l'interferenza sulle aree boscate è compensata dalla realizzazione di alcune tipologie di interventi a verde indicate nell'elaborato E10 "Quaderno di dettaglio degli interventi a verde". Escludendo da queste le opere a verde delle rotatorie 1 e 2 e quelle che prevedono l'esclusivo inerbimento, rimangono: rimboschimenti 7375 m² -da R01 a R03-; siepi arbustive 1150 m² da SI01 a SI03; nuclei arbustivi 675 m² -da NA01 a NA03-; nuclei arbustivi igrofili 1115 m² (1995 m² nell'elaborato EB 62-63) -da NAI01 a NAI03-; prato arborato 5000m² (5501 m² nell'elaborato EB 62-63) -da PA01 a PA07-; per una superficie complessiva di opere a verde a compensazione compresa tra i 15.315 m² (elaborato E10) e i 16.696 m² (elaborati EB 62-63)

Si richiede di dare spiegazione della differenza tra i valori indicati nell'elaborato EB10 e quelli indicati negli elaborati EB 62-63.

Si richiede di incrementare la compensazione all'interno del Parco in quanto a fronte dei 31.304 m² di aree boscate interferite sono previsti 15.315 m²-16.696 m² di opere a verde a compensazione.

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.6 rispetto alla ns osservazione 4-Impianti di illuminazione stradale

Si raccomanda di limitare l'introduzione di nuovi corpi illuminanti ai tratti effettivamente critici e di osservare scrupolosamente la normativa regionale sulla riduzione dell'inquinamento luminoso (L.R. n. 19/2003 e relative direttive).

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.7 rispetto alla ns osservazione 6-Interferenze dell'opera con il reticolo idrografico minore.

Si prende atto del migliore inserimento ambientale degli attraversamenti dei corsi d'acqua minori effettuato mediante rinverdimento con Nuclei Arbustivi Igrofilo -NAI- posti sulle sponde al di sopra del livello di piena ordinario della scogliera non cementata, e creazione di banchina laterale sempre asciutta percorribile dalla fauna.

Si richiede di differenziare spazialmente il fondo d'alveo e le sponde oggetto di intervento creando slarghi, sinuosità, rilievi, pendenze differenziate e zone d'accumulo d'acqua temporanee.

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.8 rispetto alla ns osservazione 8-Rete di piste di servizio/piste ciclabili/itinerari pedonali

Si prende atto della previsione progettuale contenuta nell'elaborato D01002 - P00PS00TRAPP14_A. Si rinnova l'interesse relativo alla possibilità di integrare la pista ciclabile con la rete ciclopedonale del Parco. Si richiede di mantenere il tracciato della pista ciclabile il più aderente possibile al tracciato stradale. Si richiede di poter apporre, dettagliando con successiva apposita istanza, segnaletica relativa al nostro itinerario.

Osservazioni alle controdeduzioni/integrazioni A.3.10 e A.3.11 rispetto alla ns osservazione 5-Opere di mitigazione a verde.

A.3.10. Per quanto riguarda la riformulazione della collocazione delle opere a verde (rimboschimenti, siepi arbustive, nuclei arbustivi, nuclei arbustivi igrofilo, prato arborato) si rimanda alle considerazioni espresse nell'Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.4.

A.3.11. Per quanto attiene alla sostituzione di alcune specie arboree ed arbustive ritenute non idonee al contesto territoriale o non utilizzabili per motivi fitosanitari si prende atto delle sostituzioni di Crataegus, Pyracantha e Quercus robur rispettivamente con Cornus sanguinea, Sambucus nigra e Quercus petraea.

Si richiede a tal proposito di correggere i refusi presenti negli elaborati EB62 e EB63 in cui sono ancora citati i generi Crataegus e Pyracantha.

Per quanto attiene al Piano di manutenzione delle opere di sistemazione a verde indicato nell'Elaborato EB 11 cap. 10, si richiede di indicare anche la rimozione delle protezioni anti selvaggina e dei tutori a termine funzione.

Si evidenzia inoltre la mancata indicazione di indici di performance degli impianti: si richiede di proporre alcuni parametri di risultato. In particolare si richiede di fissare come obiettivo del Piano di manutenzione delle opere di sistemazione a verde, il raggiungimento almeno dell'85% di attecchimento, da riscontrare al termine del 5° anno dal completamento, a valere per ogni singola opera a verde.

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.3.12 rispetto alla ns osservazione 9-Generale

Si ribadisce che, data la rilevanza ambientale e le ripercussioni sulla sicurezza stradale, le ulteriori osservazioni sopra espresse siano da considerarsi attinenti a tutto il tratto stradale della SSn.45 che il progetto intende ammodernare.

Osservazione alla controdeduzione/integrazione A.12.12 rispetto alla ns osservazione 7-Piano di



monitoraggio (PM)

Si prende atto che il PMA è stato integrato con ulteriori numero 4 punti di rilievo FAU-T, indicandone il loro inserimento anche nei 4 assi stradali precedentemente non monitorati, e con l'adozione della tecnica del foto-trappolaggio.

Tuttavia confrontando gli elaborati EA06-PM T00EA00AMBRE06_DEB42, in particolare l'elenco cap. 8.4 e la planimetria EB42-T00EB01AMBPL34_D "Piano di monitoraggio ambientale localizzazione dei punti di monitoraggio", non si percepisce la coerenza tra quanto dichiarato nel quadro sinottico, nell'elenco del cap. 8.4 e la localizzazione planimetrica dei punti di monitoraggio.

Infatti per quanto attiene al territorio del Parco, nell'elaborato EB42-T00EB01AMBPL34_D "Piano di monitoraggio ambientale localizzazione dei punti di monitoraggio", si riscontra il seguente posizionamento: FAU-T-01 in Asse 1 tra località Bellaria (Rivergaro) e Rotatoria 1; nessun punto di monitoraggio faunistico in Asse 2 tra Rotatoria 1 e Rotatoria 2; FAU-P-01 FAU-P-06 FAU-T-10 in Asse 3 tra Rotatoria 2 e Rotatoria 3.

Si richiede di chiarire e di inserire almeno un FAU-P e un FAU-T per ogni asse stradale in attraversamento all'Area Protetta.

Si prende atto dei punti di monitoraggio dedicati alla fauna ittica.

Osservazioni generali non di merito.

Per poter agevolmente consultare la documentazione progettuale aggiornata si richiede di renderne disponibili elaborati in versione più contenute (3-4 MB al massimo) e di creare una apposita sezione di dedicata al Parco. Alcune valutazioni sopra espresse potrebbero aver sofferto della difficoltà consultazione degli elaborati sinora presentati.

Si rimane a disposizione per chiarimenti. Distinti saluti.

IL RESPONSABILE D'AREA
Dott. Stefano Porta
*documento firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005*