



**Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra
Verona Nord (Km 223) e l'intersezione con l'Autostrada A1
(Km 314)**

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Aggiornamento 2020
Emissione Settembre 2023 per richiesta integrazioni M.A.S.E.**



[ID: 6189]

**Nota di riscontro alla Richiesta di integrazioni della
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
- REGIONE EMILIA ROMAGNA -**

Data	Revisione	Redazione	Verifica	Approvazione	Prog. e resp- SIA
Settembre 2023	00	M. Zini	G. Vogel	M. Tamanini	

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

INDICE

PREMESSA	3
1. REGIONE EMILIA ROMAGNA	4
Aspetti progettuali	4
1. <i>Per quanto riguarda lo Studio di traffico si richiede</i>	4
2. <i>Relativamente al territorio del Comune di Campogalliano</i>	8
Aspetti ambientali	15
<i>Geologia, sismica (punto 4)</i>	15
<i>Acque superficiali e di laminazione (punti 5-6)</i>	16
<i>Emissioni in atmosfera e mitigazioni (punti 7-8)</i>	20
<i>Piano di monitoraggio (punti 9-14)</i>	27
<i>Sistemazione a verde (punto 15)</i>	54
<i>Prevalutazione di incidenza (punto 16)</i>	56
<i>Geologia, geotecnica e sismica (punto 17)</i>	57
<i>Terre e rocce da scavo (punto 18)</i>	58
<i>Aspetti progettuali e urbanistici (punto 19)</i>	60
<i>Emissioni in atmosfera (punto 20)</i>	67
<i>Rumore (punto 21)</i>	68
<i>Vibrazioni (punto 22)</i>	72
<i>Acque e sistemi di laminazione (punto 23)</i>	73
<i>Campi elettromagnetici (punto 24)</i>	74
<i>Inquinamento luminoso (punto 25)</i>	75

PREMESSA

Nell'ambito del procedimento di VIA per il progetto di realizzazione della terza corsia dell'Autostrada del Brennero nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314) la "Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, VIA e VAS" di cui all'art. 8 del d.lgs. 152/2006 (di seguito per brevità indicata come C.T.VIA o C.T.V.A), con nota prot. 3271.21-03-2023, inviata in data 17/05/2023, ha richiesto una serie di integrazioni alla documentazione tecnica inviata da Autostrada del Brennero SpA.

La presente relazione fornisce riscontro alla richiesta di cui al punto 15 della citata nota della CT VIA, di rispondere alle richieste di integrazioni delle Regioni interessate ed in particolare a quella di fornire riscontro alla seguente richiesta:

– Regione Emilia-Romagna Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale trasmessa con nota prot. 1156914 del 15/12/2021.

1. REGIONE EMILIA ROMAGNA

ASPETTI PROGETTUALI

1. Per quanto riguarda lo Studio di traffico si richiede

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 1.1)

#1.1 • che vengano adeguati gli scenari infrastrutturali, contenuti all'interno dello studio di traffico presentato, rivedendo l'orizzonte realizzativo di alcune opere ricadenti nel territorio dell'Emilia-Romagna, e prevedendo anche l'inserimento all'interno degli scenari di altre opere principali di viabilità pianificate, utili a fornire la migliore modellizzazione possibile dei futuri flussi veicolari nell'area territoriale di adduzione all'asse autostradale;

Riscontro alla richiesta:

La revisione dello Studio di Traffico recepisce la richiesta pervenuta (vedi Allegato 01 revisionato del SIA).

Si è infatti proceduto alla verifica e rimodulazione degli interventi previsti come evoluzione programmatica del sistema (Quadro Programmatico) con conseguente aggiornamento delle previsioni di traffico degli scenari evolutivi di breve, medio, medio – lungo e lungo termine.

Per la consultazione dell'aggiornamento del Quadro Programmatico alla base della revisione dello Studio di Traffico si rimanda al Capitolo 9.4 - Evoluzione del sistema infrastrutturale.

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 1.2)

#1.2 • l'integrazione del materiale presentato con un approfondimento di analisi sui livelli di servizio della rete modellata, in particolare negli scenari futuri. La richiesta ha lo scopo di consentire una migliore valutazione degli effetti del potenziamento dell'opera sulla viabilità locale di adduzione e le eventuali criticità che potranno derivarne. Al riguardo ci si rende disponibili ad un confronto con i proponenti;

Riscontro alla richiesta:

La revisione dello Studio di Traffico recepisce la richiesta pervenuta (vedi Allegato 01 revisionato del SIA).

Con riferimento alle condizioni di deflusso su rete ordinaria associate all'intervento di realizzazione della 3° corsia dell'autostrada A22 del Brennero in corrispondenza dei caselli di pertinenza della Concessionaria ricadenti nell'abito territoriale della regione Emilia Romagna si rimanda ai contenuti del Capitolo 13 - Le condizioni di accessibilità al sistema autostradale.

L'analisi condotta non evidenzia variazioni, ed in particolare peggioramenti, nelle condizioni di deflusso della rete ordinaria afferente i caselli autostradali tra Scenario Programmatico e Scenario Progettuale.

Tuttavia, a fini unicamente informativi, la società Autostrada del Brennero, per quanto concerne le criticità già presenti sul sistema, quindi, come detto, non dovute alla realizzazione della 3° corsia, ricorda che, nell'ambito della Proposta Spontanea in Project Financing per il rinnovo della Concessione di Esercizio redatta e depositata da Autostrada del Brennero Spa in data 11 maggio 2022 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è prevista l'erogazione, a carico della stessa Società, di finanziamenti per interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale, concordati con le Province, in grado di contribuire alla risoluzione di alcune criticità attuali e/o future esistenti all'intorno dell'asse autostradale stesso.

A tal riguardo si riporta di seguito la nota con la quale la Società ha comunicato alla Regione Emilia Romagna le informazioni relative agli interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionale all'asse autostradale individuati sul territorio regionale.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

38121 Trento - Via Berlino, 10 - Tel. +39 0461 212611 - Fax +39 0461 234976

Autostrada del Brennero S.p.A.
Protocollo 18284/23
Del 12/06/2023 Uscita




PF/VOG/DQ/MT

Regione Emilia-Romagna
Settore Trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile
Area di Lavoro Viabilità Logistica Vie d'acqua e Aeroporti
PEC: Trasporti@postacert.regione.emilia-romagna.it
c.a. Federica Ropa

Regione Emilia-Romagna
Servizio Valutazione Impatto e Promozione
Sostenibilità Ambientale
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it
c.a. Ruggero Mazzoni

OGGETTO: interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionale all'adduzione all'asse autostradale - informazioni

Con la presente si comunica che la scrivente Società concessionaria, nell'ambito della proposta presentata in data 11 giugno 2022 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzata al rinnovo della concessione per l'esercizio dell'autostrada A22, ha inserito nella proposta di Piano Finanziario, tra l'altro, la previsione di due finanziamenti, da erogare alle Province di Reggio Emilia e Modena, rispettivamente pari ad € 30.000.000 ed € 60.000.000, finalizzati all'esecuzione di interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionale all'adduzione all'asse autostradale.

Per tale proposta il Ministero, con decreto del 6 dicembre 2022, ha dichiarato la fattibilità ai sensi e per gli effetti dell'articolo 183, comma 15, del decreto legislativo n. 50/2016.

I citati finanziamenti sono stati definiti sulla base di una ricognizione, eseguita dalle Province stesse, degli interventi prioritari nell'intorno dell'asse autostradale e dei caselli che insistono sul territorio delle Province, che ha portato all'individuazione dei seguenti interventi.

Per la Provincia di Reggio Emilia:

- E.1 Variante sud di Rolo Novi - tratto in territorio della provincia di Reggio Emilia
- E.2 Completamento S.P.45 - Variante di Fabbrico - 2° lotto - 2° stralcio
- E.3 Opere di adeguamento della S.P. 43 (condivise con il comune di Reggiolo)
- E.4 Miglioramento funzionale della S.P. 30 compreso il completamento della Variante di Novellara
- E.5 Completamento asse orientale da Correggio a Rio Saliceto
- E.6 Messa in sicurezza della S.P. 5 tra Novellara e Reggiolo
- E.7 Miglioramento funzionale della S.P. 2 compreso la Variante in località Tagliata

Per la Provincia di Modena:

- F.1 S.P. 413 - Connessione con variante sud di Rolo
- F.2 S.P. 413 - Consolidamento del corpo stradale nel tratto Carpi - Novi e ammodernamento del tratto dell'abitato di Fossoli
- F.3 S.P.15 - Variante di Marzaglia



Soc. per Azioni con sede in Trento - Cap. Soc. € 55.472.175,00 int. vers. - Registro imprese Trento - Cod. F. e Part. IVA n. IT 00210880225
E-mail: a22@autobrennero.it - a22@pec.autobrennero.it

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

segue foglio prot. n. 18269 del 12 GIU 2023

- F.4 S.P. 15/S.P. 467 - Ammodernamento per migliorare la circolazione stradale del tratto di adduzione all'A22
- F.5 Prolungamento via dell'Agricoltura - Comune di Carpi
- F.6 S.P. 1 - Ammodernamento per migliorare la circolazione stradale del tratto di adduzione all'A22
- F.7 Contributo al comune di Modena: nuovo collegamento Falcone-Argiolas-Complanare-A1-A22
- F.8 Comune di Modena - S.S. 9 Emilia - Ristrutturazione incrocio via Delfini - via Zanfi
- F.9 S.P. 413 - Ristrutturazione incrocio con le vie Volta e Provinciale per Mantova
- F.10 Comune di Modena - Adeguamento via dell'Aeroporto in loc. autodromo
- F.11 S.S. 413 Romana sud - Ammodernamento per migliorare la circolazione stradale del tratto in attraversamento del centro abitato di Lesignana
- F.12 S.S. 413 Romana sud - Ammodernamento per migliorare la circolazione stradale del tratto in attraversamento del centro abitato di Ganaceto
- F.13 S.S. 413 Romana sud - Miglioramento connessione con tangenziale di Modena.

Quanto sopra viene comunicato anche al fine di dare opportuna evidenza dell'impegno della scrivente Società a contribuire alla risoluzione di alcune criticità esistenti all'intorno dell'asse autostradale.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE TECNICO GENERALE
(ing. Carlo Costa)



Let1104_RER_comunicazione_finanziamenti_interventi_viabilità_esterna_vog

2. Relativamente al territorio del Comune di Campogalliano

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 2.1)

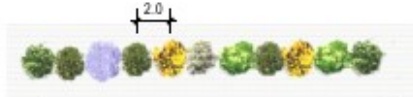
#2.1 • a completamento dell'intervento di adeguamento dell'infrastruttura autostradale con la realizzazione della terza corsia, si chiede di valutare l'opportunità di intervenire sulle aree verdi presenti nelle aiuole spartitraffico collocate in corrispondenza dello svincolo del casello autostradale, sulla via del Lavoro, (particelle individuate al foglio 31 mappali 195,213,217,222,223,228, di proprietà della Società Autostrada del Brennero Spa), mediante la realizzazione di piantumazioni ornamentali a cura e spese del proponente, sulla base di soluzioni progettuali da condividere con l'Amministrazione Comunale;

Riscontro alla richiesta:

In riscontro alla richiesta è stata progettata una sistemazione a verde mediante piantumazioni ornamentali. Di seguito un estratto del nuovo elaborato di progetto B—10-01-07 "Comune di Campogalliano: piantumazioni ornamentali aiuole spartitraffico su via del Lavoro" al quale si rimanda per ogni eventuale ulteriore dettaglio.



SPECIE ARBUSTIVE



Ligustrum vulgare



Cornus sanguinea



Cotinus coggygria



Spartium junceum



Prunus spinosa



Rhamnus cathartica



Viburnum opulus



Frangula alnus



Perovskia atriplicifolia



Euonymus europaeus



SPECIE GRAMINACEE ORNAMENTALI



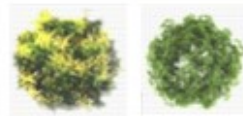
Pennisetum



Muhlenbergia



SPECIE ARBOREE



Koelreuteria paniculata



Acer campestre



Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 2.2)

#2.2 • come già richiesto ed ottenuto nell'ambito della conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo, tenutasi in data 1/10/2013, si chiede al proponente la conferma della disponibilità a collaborare ai progetti di mobilità sostenibile previsti dal Comune, acconsentendo alla realizzazione di una pista ciclabile in affiancamento alla A22;

Riscontro alla richiesta:

Il Proponente, al riguardo, conferma l'oggetto del contenuto della propria nota prot. 576/22 (prot. MiTE-2022-0002696) che si riepiloga di seguito.

La richiesta tocca due aspetti ben distinti.

Il primo aspetto riguarda la richiesta di disponibilità a collaborare alla realizzazione di una pista ciclabile. Tale richiesta, come correttamente detto nella premessa, è già stata presentata dal Comune nell'ambito della conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo, tenutasi in data 1° ottobre 2013. Nella medesima sede la Società Proponente, in relazione alla richiesta comunale, ha manifestato *“la propria disponibilità a progetti per la mobilità sostenibile e per la valorizzazione dei territori attraversati dall'arteria autostradale, laddove gli stessi siano condivisi a livello territoriale e le aree necessarie siano messe a disposizione da parte delle amministrazioni interessate”*. Il verbale della conferenza del 1° ottobre 2013 e gli allegati “moduli parere” contengono l'espressione delle posizioni dei partecipanti (allegati). Mediante il successivo decreto n. 3167 del 22/04/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – D.G. per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione e i Progetti Internazionali, in seguito alla positiva conclusione della conferenza dei servizi, è stato approvato il progetto. La scrivente Società Proponente conferma la dichiarazione di impegno resa nel 2013 nel corso della Conferenza dei Servizi approvativa sul medesimo progetto, per il quale è attualmente in corso la reiterazione della valutazione di compatibilità ambientale.

Il secondo aspetto, aggiunto ora nella nota regionale, è il consenso alla realizzazione della pista in affiancamento alla A22. Questo secondo aspetto, nella sua formulazione letterale, parrebbe riferirsi all'assenso dell'ente proprietario dell'autostrada, che in base al disposto del d.lgs. 285/1992 (articoli 21, 25, 26 e 27) risulta essere uno dei presupposti indispensabili per la realizzazione di qualsiasi opera e per l'impianto di qualsiasi cantiere all'interno delle fasce di rispetto. Al riguardo occorre ricordare che la formalizzazione dell'assenso in questione non risulta essere di competenza esclusiva dell'ente proprietario della strada, ma, nel caso delle strade ed autostrade in concessione, è sempre subordinato ad un precedente provvedimento dell'Ente Concedente, ossia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Sostenibili e a tutte le condizionalità che il Ministero può imporre alle Società Concessionarie nella propria discrezionalità amministrativa e dalle quali per ovvi motivi non sarà possibile prescindere. A sua volta il rilascio del provvedimento dell'Ente Concedente, in base alle disposizioni, è subordinato alla redazione del progetto dell'opera completo di tutti i necessari dettagli. La disamina delle disposizioni vigenti rende dunque evidente che qualsiasi ipotetica conferma del assenso alla realizzazione della pista ciclabile in una ben precisa posizione rispetto all'autostrada - se la locuzione “in affiancamento” venisse intesa come “ricadente all'interno della fascia di rispetto”), prima dell'elaborazione di un progetto e di uno

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

specifico provvedimento del Ministero, sarebbe illegittima e non potrà dunque essere manifestata dalla Società Proponente.

La conferma alla disponibilità a collaborare alla realizzazione di una pista ciclabile, già confermata, va pertanto intesa in via generale, preferibilmente al di fuori delle fasce di rispetto autostradale o eventualmente ricadente all'interno di esse per lo stretto necessario e in modo da non confliggere con le finalità attribuite dalla legge alle fasce stesse.

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 2.3)

#2.3 • visto il cronoprogramma di progetto della realizzazione della terza corsia (doc 1.5.1), da cui emerge che le barriere antirumore previste sul territorio di Campogalliano risultano ricomprese nelle attività del lotto 3, il cui avvio è fissato dopo 43 mesi dall'inizio lavori, e sottolineando la necessità di dotare il territorio di tali opere al più presto, si chiede di anticipare l'esecuzione di tale intervento, prevedendone la realizzazione contestualmente ai lavori del lotto 1;

Riscontro alla richiesta:

Il Proponente conferma l'oggetto del contenuto della propria nota prot. 576/22 (prot. MiTE-2022-0002696) già agli atti del procedimento e che si riepiloga di seguito.

Corre l'obbligo innanzitutto di precisare che la premessa che "le barriere antirumore previste sul territorio di Campogalliano risultano ricomprese nelle attività del lotto 3" risulta imprecisa e non del tutto corretta.

Vero è invece che ben quattro barriere antirumore ricadenti nel territorio di Campogalliano sono ricomprese nel lotto 1 (il primo in ordine temporale di esecuzione):

- Barriera "Campogalliano-Via Magnagallo Est – 3"
- Barriera "Campogalliano-Fiume Secchia"
- Barriera "Campogalliano-Via Bosco"
- Barriera "Campogalliano-Via Madonna".

Quanto sopra è chiaramente desumibile dagli elaborati di progetto seguenti, nei quali tali interventi sono indicati come "barriere fonoassorbenti":

- C.6.4.1 Lotto 1. Progetto stradale. Planimetria di progetto. Tavola 1
- C.6.4.2 Lotto 1. Progetto stradale. Planimetria di progetto. Tavola 2.

Nell'elaborato "1.4.2 Elaborati generali. Corografie. Quadro schematico degli interventi di progetto" sono indicate le denominazioni delle singole barriere fonoassorbenti dettagliatamente riportate in C.6.4.1 e C.6.4.2.

Tali barriere antirumore verranno quindi realizzate nell'ambito del "lotto 1", il cui avvio è previsto per primo e non nella fase più avanzata e temporalmente distante del "lotto 3", cui fa riferimento il Comune.

Riguardo alla richiesta di anticipare l'esecuzione delle (restanti) barriere antirumore nel Comune di Campogalliano ricomprese nel progetto della terza corsia, occorre considerare che i lavori del lotto 1 risultano geograficamente ben definiti e riferiti esclusivamente ad interventi da realizzarsi sull'area dello svincolo di interconnessione fra l'A22 e l'A1, ubicata a sud della progressiva chilometrica 312+200.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Analogamente, anche il lotto 3 ricomprende lavori geograficamente ben definiti nella loro collocazione spaziale e tutti ubicati a nord della citata progressiva chilometrica. Anche in tale lotto sono ricomprese barriere antirumore sul territorio di Campogalliano.

Risulta evidente che effettuare nel contesto di un unico cantiere tutte le varie attività previste in un dato segmento di autostrada costituisce la scelta più razionale, e permette di limitare la durata complessiva dei lavori da effettuarsi in quel segmento e di limitare così la durata temporale delle fasi che comportano disagi all'utenza e consente, in tal modo, di limitare anche le ripercussioni ambientali dell'attività di costruzione.

La richiesta introduzione nell'appalto del lotto 1 di interventi afferenti alle barriere antirumore in altro contesto non risulta pertanto al momento compatibile con la programmazione degli interventi adottata.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

3 Si richiede di integrare la documentazione cartografica riportando lo sviluppo dell'intera opera viaria denominata "Campogalliano-Sassuolo", oppure il tratto posizionato nel Comune di Modena, nonostante il solo tratto della "Campogalliano-Sassuolo" oggetto del procedimento "3° corsia Brennero" sia quello relativo alla modifica dello svincolo A1-A22;

Riscontro alla richiesta:

E' stato aggiornato l'elaborato di progetto 1—04-02 "Quadro schematico degli interventi in progetto - corografia scala 1:10.000" inserendo lo sviluppo dell'intera opera viaria denominata "Campogalliano – Sassuolo".

ASPETTI AMBIENTALI

Geologia, sismica (punto 4)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

#4 “Si evidenzia che la relazione geotecnica, geologica e sismica e le relative verifiche di stabilità in condizioni statiche e dinamiche risultano redatte ai sensi delle NTC2008 e non ai sensi delle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC) definite nel decreto ministeriale 17 gennaio 2018. Si chiede un chiarimento in tal senso sebbene si rilevi come i valori dei coefficienti di sicurezza delle verifiche risultino sempre elevati e a favore di sicurezza.”

Riscontro alla richiesta:

Sono stati aggiornati i riferimenti normativi e le relazioni secondo le NTC 2018.

Acque superficiali e di laminazione (punti 5-6)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

#5 “Si richiede l'integrazione delle schede progettuali relative ai Bacini di Laminazione previsti a ridosso del Cavo Parmigiana Moglia e del Canale Fossa Raso la cui gestione compete ad Aipo ricadenti nei Comuni di Reggiolo e Rolo (RE). Nello specifico si necessita conoscere, al fine della valutazione e verifica di un eventuale pregiudizio per l'opera idraulica, l'indicazione della distanza dei bacini di laminazione dal piede delle arginature dei corsi d'acqua e la profondità di scavo da realizzare.”

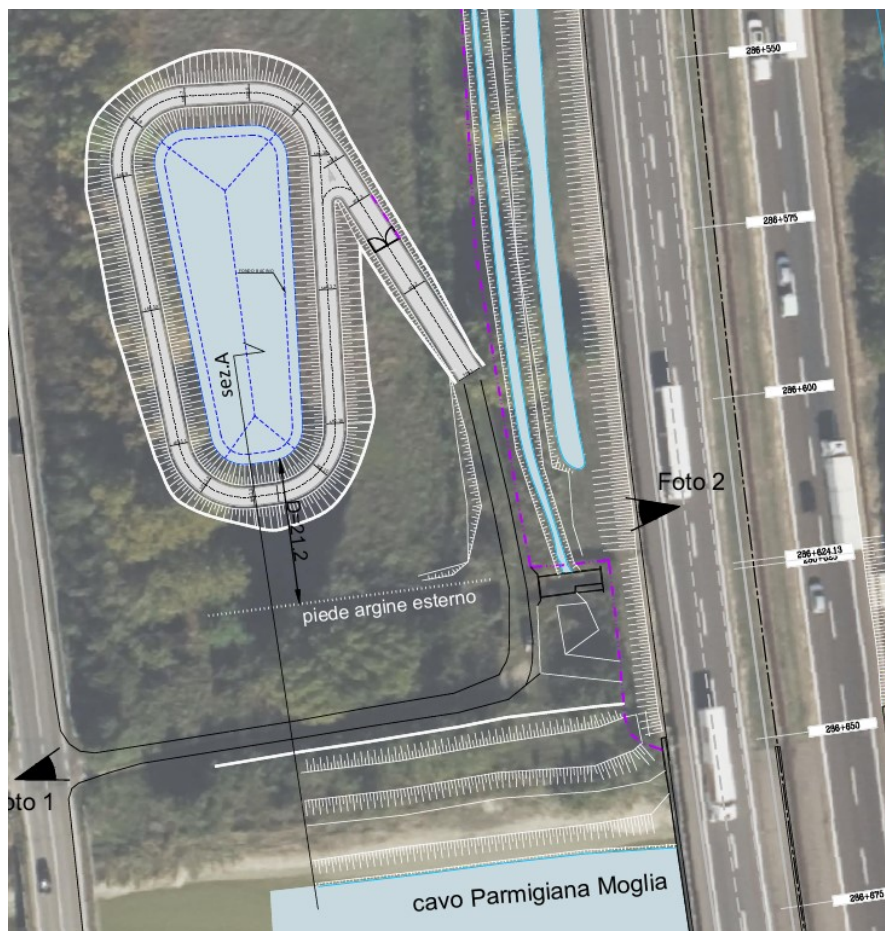
Riscontro alla richiesta:

Sono stati prodotti due nuovi elaborati di progetto inerenti i Bacini di Laminazione previsti a ridosso del Cavo Parmigiana Moglia e del Canale Fossa Raso. Gli elaborati, ai quali si rimanda per ogni ulteriore dettaglio, sono i seguenti:

B—05-02-05 “Dettaglio bacino di laminazione BL48 a ridosso del Cavo Parmigiana Moglia”

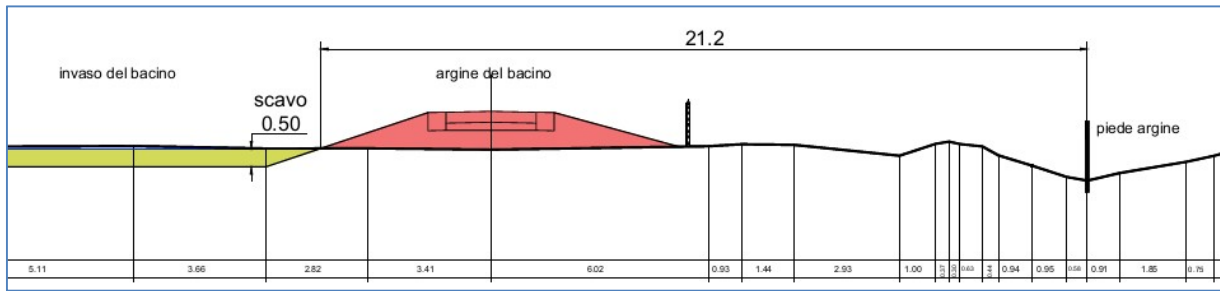
B—05-02-06 “Dettaglio bacino di laminazione BL51 a ridosso del Canale Fossa Raso”

Dettaglio bacino di laminazione BL48 a ridosso del Cavo Parmigiana Moglia



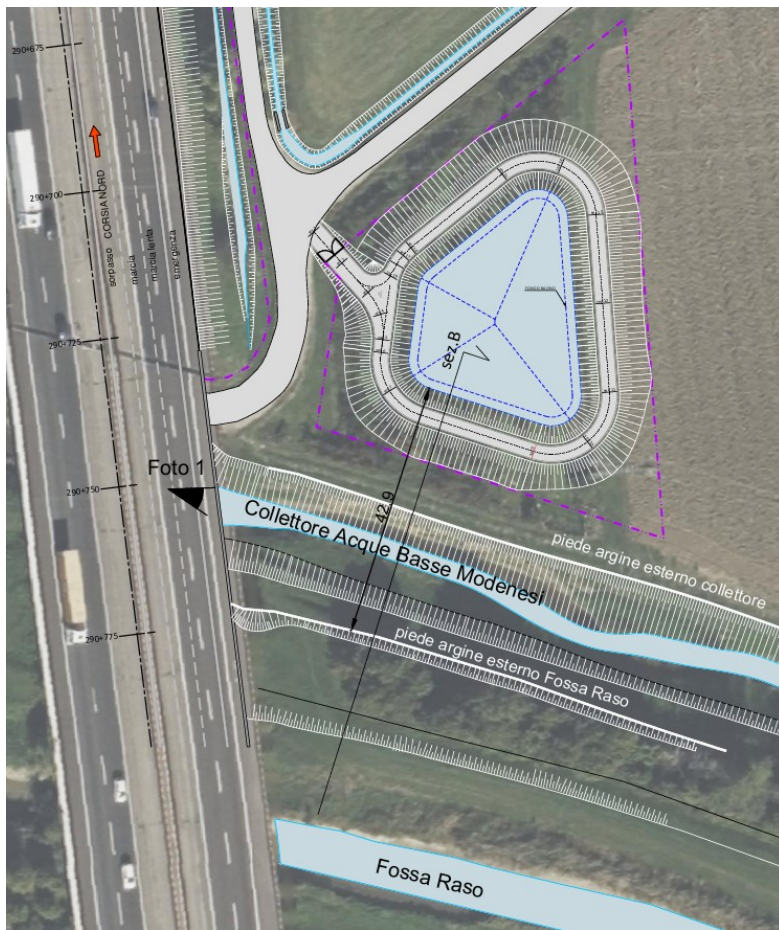
Estratto planimetrico

AUTOSTRADA DEL BRENNERO
 SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

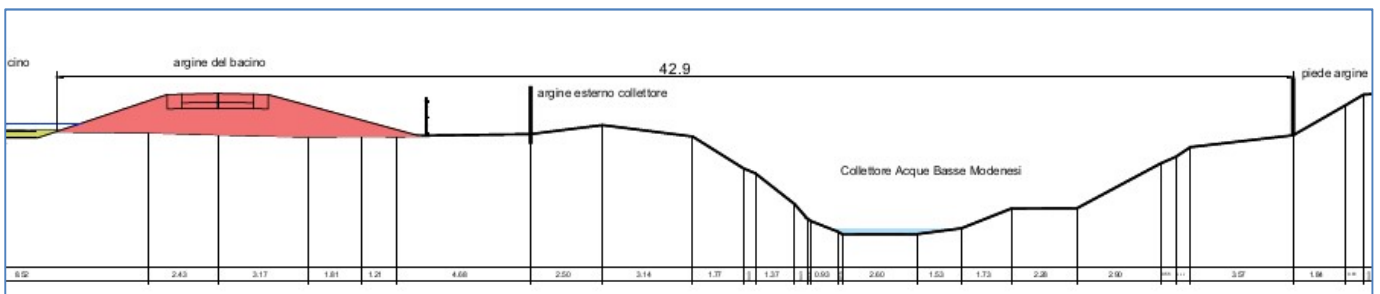


Sezione con principali quote

Dettaglio bacino di laminazione BL51 a ridosso del Canale Fossa Raso



Estratto planimetrico



Sezione con principali quote

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

#6 *“Il Consorzio della Bonifica dell'Emilia Centrale richiede i seguenti chiarimenti: “*

- ✓ i lavori che interessano i canali aventi funzione irrigua non potranno essere eseguiti durante il relativo periodo che indicativamente è compreso tra il 1° aprile ed il 30 settembre e che di questo se ne debba tenere considerazione nel cronoprogramma dei lavori;*
- ✓ in merito alla tabella dell'elaborato B.5.1, occorre chiarire cosa si intende per “Fiume Secchia” come punto di recapito, in quanto negli schemi idraulici all'interno del C.11.1.2 si fa riferimento al Canale Calvetto;*
- ✓ in merito alla tabella dell'elaborato B.5.1, per quanto riguarda lo scarico del bacino n. BL50, possa essere più idoneo lo scarico nella Fossetta del Naviglio; nel tal caso il coefficiente massimo udometrico allo scarico è di 10 l/s*Ha di superficie drenata;*

e le seguenti integrazioni documentali per le opere:

- ✓ Bacini di laminazione - Piante e sezioni quotate dei bacini di laminazione in scala 1:200 e sovrapposizione catastale con individuazione quotata e nel rispetto delle distanze rispetto ai collettori di bonifica individuati quali recettori, Esplicitazione della modalità costruttiva dei bacini con specifico riferimento a stratigrafia e interazione con le falde acquifere dei volumi calcolati;*
- ✓ Punti di scarico dei bacini di laminazione - Individuazione planimetrica in scala 1:200 e su planimetria catastale 1:2.000 dei punti esatti di immissione nei collettori di bonifica individuati, dei diametri e delle relative portate per ogni scarico. Si richiede la protezione dell'alveo del cavo in corrispondenza del punto di immissione per almeno 5 m. realizzata con pietrame da scogliera posato a secco incassato nella sezione attuale. Si precisa che lo svuotamento dei bacini potrà avvenire solo per il volume di invarianza. Non sarà consentita una immissione “continua” proveniente dall'invaso verso il recettore consorziale;*
- ✓ Barriere antirumore e piazzole con muro - Elaborati di dettaglio delle interferenze con le opere ed il reticolo artificiale di bonifica ovvero piante e sezioni quotate per ogni interferenza (scala 1:20);*
- ✓ Tubazioni di adduzione e scarico verso i bacini di laminazione - Individuazione planimetrica in scala 1:200 e catastale e particolari (piante e sezioni in scala 1:20) di tutte le interferenze con opere di bonifica legate alle tubazioni di adduzione provenienti dagli impianti di trattamento e quelle di scarico verso il recapito nel reticolo artificiale di bonifica;*
- ✓ Aree di cantiere - Individuazione planimetrica in scala 1:200, catastale e particolari (piante e sezioni in scala 1:20) di tutte le interferenze delle opere provvisorie (diametri e materiali tubi di eventuali tombamenti provvisori) con opere ed il reticolo artificiale di bonifica;*
- ✓ Modifiche a tombamenti esistenti - Individuazione planimetrica in scala 1:200, catastale e particolari (piante e sezioni trasversali in scala 1:20) di tutte le modifiche dei tombamenti esistenti su opere di bonifica (canali e cavi di scolo). Presentare la relazione di calcolo idraulica, geotecnica e strutturale ai sensi della NTC 2018 e circolare esplicativa del 2019;*
- ✓ Tombamenti e ponti esistenti non da modificare - In generale, per ogni manufatto di bonifica esistente non oggetto di modifica (ponte o tombino), restituzione di una sezione trasversale in corrispondenza dell'infrastruttura in oggetto nello stato di fatto e di progetto che evidenzia ad esempio l'ampliamento della carreggiata, la presenza di barriere antirumore, ecc.;*
- ✓ per le opere numerate con A), B), D) ed F), sarà necessaria la redazione del piano di manutenzione ai sensi del DPR n.207 del 5/10/2010, art. 38;*

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

- ✓ si suggerisce, visto il numero degli elaborati di progetto ed al fine di agevolare la corretta ricerca degli elaborati di interesse di creare una apposita cartella denominata "Documenti per parere Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale";
- ✓ tutte le interferenze con le opere e il reticolo artificiale in gestione al Consorzio di bonifica dovranno essere preventivamente autorizzate mediante concessioni tecniche-amministrative ai sensi del R.D. 368/1904 e s.m.i.;

Riscontro alla richiesta:

Il Proponente prende atto della necessità – per i canali aventi funzione irrigua – di non effettuare durante la stagione irrigua lavori che possano incidere sulla funzione irrigua.

Per quanto riguarda la tabella dell'elaborato B.5.1, che riporta quale recapito per il bacino BL66 il "Fiume Secchia", si specifica che il recapito avviene nella parte terminale del canale Calvetro (circa 200 m a monte della confluenza con il fiume Secchia) che a sua volta scarica nel fiume Secchia. Nelle successive fasi approvative verrà fatta formale richiesta per lo scarico nel Canale Calvetro.

Per quanto riguarda il recapito del bacino n. BL50, potrà essere valutato, nelle successive fasi progettuali e di concerto con il Consorzio della Bonifica dell'Emilia Centrale, lo scarico nella Fossetta del Naviglio considerando il coefficiente udometrico allo scarico di 10 l/s*ha di superficie drenata.

Con riferimento alle richieste di integrazione documentale e particolarmente per gli elaborati a grande scala richiesti dal Consorzio, e alla richiesta concernente il raggruppamento di parte degli elaborati in un'apposita cartella "documenti per parere Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale", si tratta della redazione e del "confezionamento" di documentazione necessaria per il rilascio del nulla osta idraulico di competenza del Consorzio.

A tale riguardo, il Proponente ricorda che il Ministero dell'Ambiente, con nota prot. 159053 del 16/12/2022, a parziale rettifica dell'originaria istanza di avvio del procedimento per il rilascio del Provvedimento Unico in Materia Ambientale (PUMA), ha comunicato che l'istanza per il rilascio del PUA è derubricata ad istanza di avvio del procedimento di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e che pertanto non si darà seguito alle attività della Conferenza dei Servizi "ambientale" di cui all'art. 27, comma 8 del decreto legislativo n. 152/2006 (la cui positiva conclusione avrebbe l'effetto di un provvedimento unico, comprensivo anche del nulla osta idraulico).

La fase procedimentale che porterà al rilascio del nulla osta avverrà dunque in una successiva fase dell'iter per la realizzazione dell'opera. In tale fase verrà fornita tutta la documentazione necessaria.

Emissioni in atmosfera e mitigazioni (punti 7-8)

In riferimento ai possibili impatti sull'atmosfera derivanti dall'aumento della concentrazione degli inquinanti nell'aria derivanti dalla fase di esercizio dell'opera si evidenzia come nel SIA sono presenti simulazioni modellistiche sulla base di tre scenari (tendenziale, programmatico e progettuale) in diversi orizzonti temporali 2025, 2030 e 2035.

In base all'analisi delle stime emissive presenti nel SIA è possibile osservare quanto segue:

- il confronto dei tre orizzonti temporali per ogni singolo scenario evidenzia un trend di riduzione delle emissioni passando dal 2025 al 2030 al 2035, effetto dovuto prevalentemente al rinnovo del parco veicolare che determina una riduzione delle emissioni di entità variabile a seconda dell'inquinante e tale da compensare gli incrementi dei flussi veicolari attesi;*
- le emissioni di NOx, rispetto allo scenario attuale, si riducono circa del 25% al 2025, del 40% al 2030 e del 50% al 2035. Meno significative ma pur sempre rilevanti sono le riduzioni del PM10, che rispetto allo scenario attuale, risultano essere pari al 16% al 2025 e a circa il 25% nel 2030/2035. Relativamente al PM2.5 le riduzioni risultano essere del 25% al 2025 e del 35/40% al 2030/2035. Per il CO, le riduzioni sono dell'ordine del 20% rispetto all'attuale e sostanzialmente costanti nei tre orizzonti temporali considerati, coerentemente al fatto che da molti anni tale inquinante non risulta particolarmente critico e pertanto le direttive più recenti non hanno previsto riduzioni specifiche delle emissioni. Infine, i COV si riducono del 30% al 2025 e del 43% al 2030/2035;*
- confrontando, a pari orizzonte temporale, gli scenari tendenziali/programmatici e progettuali si osserva un decremento dello scenario programmatico rispetto a quello tendenziale e un incremento dello scenario progettuale a confronto sia con quello tendenziale che con quello programmatico (nel 2035 rispettivamente di circa 2% e 3%).*

Secondo le indicazioni della zonizzazione del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) vigente, i comuni interessati e potenzialmente impattati dall'opera quali Fabbrico, Rolo e Reggiolo sono classificati come "aree di superamento per PM10", mentre Carpi e Campogalliano sono classificati come "area superamento PM10 e NO2".

In riferimento alla classificazione del territorio previsto dal PAIR, le Norme Tecniche di attuazione del PAIR, all'articolo 20, comma 2, indicano che "la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) relativa a progetti ubicati in aree di superamento si può concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda 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, così come specificato al paragrafo 9.7.1 del Piano"; il comma 3 dell'art.20 segue dicendo che "il proponente del progetto sottoposto alle procedure di cui ai commi 1 e 2, ha l'obbligo di presentare una relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del progetto presentato".

Considerando inoltre che:

- l'Italia è in procedura di infrazione comunitaria e deferita dalla Corte di Giustizia europea per le aree di superamento del PM10 e NOx;*
- in pianura padana il PM10 ha inoltre un'ampia componente di natura secondaria; al fine del rispetto dei valori limite, appare opportuno assicurare la riduzione sia delle emissioni di PM10 primario sia dei precursori di PM10 secondario (NOx, SOx, COV e NH3);*
- le analisi fornite dal proponente non consentono una valutazione completa di tali aspetti e non approfondiscono alcuni aspetti relativi al quadro delle emissioni e delle mitigazioni (emissioni della fase di cantiere, areali considerati per le simulazioni effettuate);*

- *il proponente individua alcune strategie di mitigazione delle emissioni da rimandare a fasi progettuali successive o di gestione dell'intervento e propone interventi di sistemazione a verde localizzati in alcuni ambiti specifici (in particolare nell'area dell'interconnessione con l'A1) con finalità di inserimento prettamente paesaggistico senza quantificare l'eventuale contributo in termini di riduzione degli inquinanti e di assorbimento della CO₂;*
- *la DGR 1179/2011 alla prescrizione n. 14 indicava la necessità per il proponente di elaborare un progetto delle opere di mitigazione dell'impatto atmosferico, consistenti in fasce boscate di caratteristiche e dimensioni opportune, da realizzarsi prioritariamente in prossimità delle zone abitate (es. centro abitato di Rolo).*
- *come noto le fasce boscate di ambientazione e le siepi possono avere funzioni multiple paesaggistico-naturalistiche: barriera visuale e di inserimento paesaggistico, elementi della rete ecologica e anche tampone (o filtro): trappole del particolato e delle polveri, segregazione del carbonio, mitigazione chimico-fisica degli inquinanti rispetto ai recettori presenti.*

Richiesta n. 7 della Regione Emilia-Romagna:

#7 “Alla luce di quanto sopra esposto, nonostante i contenuti incrementi emissivi stimati nel SIA tra scenario progettuale e programmatico, gli interventi di sistemazione a verde proposto non appaiono infatti sufficienti per la mitigazione e compensazione dell'opera stradale e dell'ampliamento previsto ai sensi della normativa e degli strumenti di pianificazione regionali e territoriali vigenti e di quanto richiesto per analoghi progetti di modifica di infrastrutture autostradali. Si chiede di presentare una proposta di mitigazione delle emissioni aggiuntive tra scenario progettuale e programmatico, secondo quanto previsto dalle norme tecniche attuative del PAIR2020 e che includa in particolare la definizione di un progetto di mitigazione/ambientazione con fasce arboree e arbustive da localizzare prioritariamente in corrispondenza dei recettori più sensibili e/o delle zone abitate prossime all'infrastruttura. Tale proposta progettuale (fasce di mitigazione/ambientazione) è da intendersi quale parte integrante del progetto infrastrutturale, la cui realizzazione costituisce condizione necessaria per la sostenibilità ambientale e territoriale dell'infrastruttura e dovrà essere sviluppata e proposta in accordo con le Amministrazioni interessate;”

Riscontro alla richiesta:

Nell' Allegato B.1 (Approfondimenti analisi impatti componente atmosfera in fase di esercizio) è stato effettuato un dettaglio approfondimento relativo alle emissioni di stato attuale e nell'ipotesi zero (scenario programmatico). Le analisi hanno consentito di considerare nelle stime emissive anche il ruolo dei livelli di servizio dell'infrastruttura e di documentare, confrontando lo scenario di progetto e quello programmatico, una riduzione del carico emissivo, a parità dei fattori di emissione, anche in presenza di un leggero incremento dei flussi veicolari sull'A22 a seguito della maggior attrattività determinata dai migliori livelli di servizio dell'infrastruttura.

Gli approfondimenti sviluppati consentono pertanto di dimostrare che l'intervento è a tutti gli effetti a “saldo zero” e pertanto non sono necessari specifici interventi di mitigazione/compensazione degli impatti sulla componente atmosfera.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Richiesta n. 8 della Regione Emilia-Romagna:

#8 "In considerazione delle opere di mitigazione a verde previste nel progetto si ritengono inoltre necessari i seguenti chiarimenti:

✓ cartografare ed elencare tutte le aree oggetto di sistemazione a verde con l'indicazione delle dimensioni (larghezza e lunghezza); esplicitare quindi la superficie complessiva delle opere a verde previste differenziate per tipologia;

✓ indicare se tali aree sono di proprietà del proponente o se sarà necessaria l'acquisizione di aree private tramite l'apposizione del vincolo espropriativo;

✓ non risulta essere presente tra gli elaborati un piano di manutenzione del verde; si chiedono chiarimenti in tal senso e la definizione di un programma di manutenzione delle dotazioni arboree, delle opere a verde e degli impianti arbustivi posti lungo il tracciato, al fine di mantenere nel tempo l'efficacia mitigativa;

✓ stimare il contributo in termini di mitigazione chimico-fisica degli inquinanti rispetto ai recettori presenti, di assorbimento di CO₂ e di contenimento della dispersione delle polveri in riferimento alle stime di aumento delle emissioni tra lo scenario programmatico e progettuale;"

Riscontro alla richiesta:

Nel seguito le risposte alle varie richieste:

- Sono state cartografate tutte le aree oggetto di sistemazione a verde con indicazione di quanto richiesto. Per ogni dettaglio si rimanda alla visione degli specifici elaborati di grafici allegati al SIA (Allegato E.2 "Quadro d'insieme misure di mitigazione previste in progetto"). L'allegato E.2 al SIA si compone di una relazione (elaborato E.2.1) e numerosi elaborati grafici. Quelli riferiti alla Regione Emilia Romagna sono da E.2.4.15 a E.2.4.23 oltre all'elaborato E.2.4.3 che riporta un estratto dei vari dettagli tipologici utilizzati. Per lo svincolo di interconnessione A22-A1 le tavole di riferimento sono E.2.2.1, E.2.2.2 e E.2.2.3. La superficie totale delle mitigazioni previste in progetto per la Regione Emilia Romagna è pari a 106'500 mq. Il riepilogo delle singole superfici suddiviso per le varie tipologie previste è il seguente:

PK	TIPOLOGIA	MITIGAZIONE PREVISTA	AREA (m ²)
284+078S	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	69
284+078S	Barriera cieca tipo2	Specie arborea e arbustiva	872
284+078S	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	229
284+078S	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	162
284+078S	Barriera cieca tipo2	Specie arborea e arbustiva	1.027
284+078S	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	76
284+450N	Bacino	Specie arbustiva tipoB	554
284+450N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	317
284+450N	Bacino	Specie arborea tipoC	106
284+450N	Bacino	Specie arborea tipoC	279
284+850N	Bacino	Specie arborea tipoC	73
284+850N	Bacino	Specie arborea tipoC	166
284+850N	Bacino	Specie arbustiva tipoB	349
284+850N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	255
285+078N	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	71
285+078N	Barriera cieca tipo2	Specie arborea e arbustiva	891
285+078N	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	494
285+078N	Barriera cieca tipo2	Specie arborea e arbustiva	891
285+078N	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	280
285+078N	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	95

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

PK	TIPOLOGIA	MITIGAZIONE PREVISTA	AREA (m ²)
285+078N	Barriera cieca tipo2	Specie arborea e arbustiva	919
285+078N	Barriera trasparente tipo2	Specie arbustiva	70
285+700S	Svincolo Reggiolo-Rolo	Specie arborea e arbustiva	2.132
285+700S	Svincolo Reggiolo-Rolo	Specie arborea e arbustiva	15.187
286+125S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	1.037
286+175N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	923
286+460N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	57
286+525S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	524
286+575S	Bacino	Specie arborea tipoC	240
286+575S	Bacino	Specie arborea tipoC	91
286+575S	Bacino	Specie arbustiva tipoA	309
286+575S	Bacino	Specie arbustiva tipoB	378
286+735N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	23
286+735N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	30
286+735S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	12
286+735S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	14
287+240N	Bacino	Specie arborea tipoC	682
287+240N	Bacino	Specie arbustiva tipoB	586
287+240N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	157
287+240N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	350
288+300N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	306
288+430N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	169
288+455S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	74
289+250S	Bacino	Specie arbustiva tipoB	517
289+250S	Bacino	Specie arbustiva tipoA	303
289+250S	Bacino	Specie arborea tipoC	170
289+250S	Bacino	Specie arborea tipoC	211
289+757N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	13
289+757N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	24
289+858S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	28
290+725N	Bacino	Specie arbustiva tipoB	338
290+725N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	294
290+725N	Bacino	Specie arborea tipoC	149
290+850N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	83
290+850S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	62
291+615N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	353
291+615N	Bacino	Specie arborea tipoC	454
292+015N	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	631
292+015N	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	910
292+015S	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	710
292+015S	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	668
292+475N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	62
292+475S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	19
292+500N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	27
292+500S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	20
292+550N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	375
292+550N	Bacino	Specie arborea tipoC	58
292+550N	Bacino	Specie arborea tipoC	320
293+650S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	51
293+665N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	53
293+700N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	48
293+700S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	53
294+050N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	97

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

PK	TIPOLOGIA	MITIGAZIONE PREVISTA	AREA (m ²)
294+050N	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	825
294+050N	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	543
294+050S	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	577
294+050S	Sovrappasso	Specie arborea e arbustiva	707
294+075S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	24
294+100N	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	35
294+100S	Passaggio faunistico	Specie arbustiva tipoA	27
294+120N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	388
294+120N	Bacino	Specie arborea tipoC	104
295+475S	Bacino	Specie arborea tipoC	478
295+475S	Bacino	Specie arbustiva tipoA	512
297+530N	Bacino	Specie arborea tipoC	76
297+530N	Bacino	Specie arborea tipoC	211
297+530N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	363
298+350S	Bacino	Specie arbustiva tipoA	581
298+350S	Bacino	Specie arborea tipoC	420
298+350S	Bacino	Specie arborea tipoC	73
301+000S	Bacino	Specie arborea tipoC	888
301+000S	Bacino	Specie arbustiva tipoA	157
301+000S	Bacino	Specie arborea tipoC	878
301+975S	Svincolo Carpi	Specie arborea e arbustiva	4.028
301+975S	Svincolo Carpi	Specie arborea e arbustiva	2.949
301+975S	Svincolo Carpi	Specie arborea e arbustiva	13.930
302+090N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	457
302+090N	Bacino	Specie arborea tipoC	292
303+075N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	214
303+075N	Bacino	Specie arborea tipoC	147
304+500N	Bacino	Specie arborea tipoC	88
304+500N	Bacino	Specie arborea tipoC	249
304+500N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	454
305+100N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	401
305+100N	Bacino	Specie arborea tipoC	372
305+100N	Bacino	Specie arborea tipoC	786
306+560N	Bacino	Specie arborea tipoC	86
306+560N	Bacino	Specie arborea tipoC	150
306+560N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	571
307+925N	Bacino	Specie arborea tipoC	157
307+925N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	353
307+925N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	157
307+925N	Bacino	Specie arborea tipoC	98
309+390N	Bacino	Specie arbustiva tipoA	482
310+950S	Bacino	Specie arbustiva tipoA	369
310+950S	Bacino	Specie arborea tipoC	779
312+135N	Svincolo Campogalliano	Specie arborea e arbustiva	2.733
312+135N	Svincolo Campogalliano	Specie arborea e arbustiva	1.171
312+135N	Svincolo Campogalliano	Specie arborea e arbustiva	3.430

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

PK	TIPOLOGIA	MITIGAZIONE PREVISTA	AREA (m ²)
313+300N	Svincolo A1 Muro M.02	Rampicanti	62
313+300S	Svincolo A1 Sottopasso B.07	Piantumazione siepi miste	102
313+300S	Svincolo A1 Sottopasso B.07	Piantumazione siepi miste	218
313+300S	Svincolo A1 sovrappasso B.03	Essenze tappezzanti graminacee ornamentali	107
313+300S	Svincolo A1 sovrappasso B.03	Essenze tappezzanti graminacee ornamentali	16
313+300S	Svincolo A1 sovrappasso B.03	Essenze tappezzanti graminacee ornamentali	96
313+300N	Svincolo A1 sovrappasso B.02	Essenze tappezzanti graminacee ornamentali	131
313+300N	Svincolo A1 sovrappasso B.02	Essenze tappezzanti graminacee ornamentali	122
313+300N	Svincolo A1 sovrappasso B.02	Essenze tappezzanti graminacee ornamentali	83
313+300S	Svincolo A1 scarpata con berma	Rimboscamento porzione basale	3.925
313+300N	Svincolo A1 scarpata con berma	Rimboscamento porzione basale	4.109
313+300N	Svincolo A1 scarpata con berma	Rimboscamento porzione basale	4.890
313+300N	Svincolo A1 Muro M.04	Rampicanti	44
313+300N	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300N	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300N	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300N	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300N	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300N	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
313+300S	Svincolo A1	Fascia boscata	800
TOTALE (m²)			106.500

- La massima parte aree interessate dalla realizzazione delle opere a verde in Emilia Romagna è già di proprietà di Autostrada del Brennero SpA, ad eccezione delle aree che saranno occupate dai bacini di laminazione che saranno oggetto di esproprio;
- All'interno dell'elaborato di progetto C—14-01 "Inserimento paesaggistico nuovo svincolo con l'A1: Opere di mitigazione paesaggistica: relazione illustrativa e allegati" al paragrafo 5 "Programma di gestione e manutenzione dei nuovi impianti" è contenuto un piano di manutenzione per le opere a verde previste nello svincolo di interconnessione A22-A1. Più in generale è stato redatto un nuovo elaborato di progetto (Elaborato B—10-04-05 "Piano di manutenzione delle opere in verde") a cui si rimanda per ogni ulteriore dettaglio;
- Nell'Allegato B.1 (Approfondimenti analisi impatti componente atmosfera in fase di esercizio) è stato effettuato un dettaglio approfondimento relativo alle emissioni di stato attuale e nell'ipotesi zero (scenario programmatico). Le analisi hanno consentito di considerare nelle stime emissive anche il ruolo dei livelli di servizio dell'infrastruttura e di documentare, confrontando lo scenario di progetto e quello programmatico, una riduzione del carico emissivo, a parità dei fattori di emissione, anche in presenza di un leggero incremento dei flussi veicolari sull'A22 a seguito della maggior attrattività determinata dai migliori livelli di servizio dell'infrastruttura.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Gli approfondimenti sviluppati consentono pertanto di dimostrare che l'intervento è a tutti gli effetti a "saldo zero" e pertanto non sono necessari specifici interventi di mitigazione/compensazione degli impatti sulla componente atmosfera.

Gli interventi a verde che in ogni caso saranno realizzati determineranno una riduzione aggiuntiva del carico emissivo che, in assenza di un impatto effettivo da mitigare per ottemperare alle richieste del PAIR, non si è ritenuto necessario quantificare.

Piano di monitoraggio (punti 9-14)

Il Piano di monitoraggio ambientale è stato predisposto avendo a riferimento norme specifiche di settore ed in particolare le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) che definiscono gli obiettivi dello stesso PMA, i requisiti, le aree di indagine, i punti di monitoraggio, i parametri analitici, l'articolazione temporale, la struttura organizzativa, il flusso dei dati e la loro restituzione.

Il PMA risulta coerente a tali Linee Guida e riguarda principalmente l'inquinamento atmosferico, acustico e le tematiche idrologiche ed idrogeologiche. Sono invece stati esclusi completamente i temi legati alle vibrazioni e non ionizzanti in quanto si dichiara che non sono presenti fattori causali di impatto e, quindi, interazioni tali da meritare un'azione di monitoraggio.

Il documento presentato descrive gli obiettivi del PMA, l'articolazione temporale delle attività, le modalità di monitoraggio delle singole componenti ambientali e riporta una ipotesi preliminare della struttura organizzativa preposta all'effettuazione del monitoraggio ambientale, del flusso delle informazioni e restituzione dei dati. Il proponente afferma che il modello organizzativo descritto e l'ipotesi di gestione operativa del monitoraggio "potrà essere perfezionata nelle fasi successive in accordo con le autorità competenti in materia e sulla base delle indicazioni che verranno inserite nel provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale".

Richiesta n. 9 della Regione Emilia-Romagna:

#9 "In considerazione della rilevanza dell'opera non si ritiene di poter rimandare la definizione puntuale del Piano di monitoraggio ambientale a fasi successive e pertanto si ritiene necessario che il proponente, in accordo con Arpa, dettagli in questa fase la proposta definitiva del sistema di gestione del progetto di monitoraggio ambientale (struttura organizzativa preposta all'effettuazione del monitoraggio ambientale, flusso delle informazioni e processi di analisi, validazione e restituzione dei dati) che dovrà essere garantito per ognuna delle tre fasi temporali di articolazione del PMA;"

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 5 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G).

In particolare è stato proposto un modello organizzativo basato su quanto previsto nel Progetto di Monitoraggio Ambientale predisposto per il collegamento autostradale Sassuolo-Campogalliano-Sassuolo elaborato in accordo con ARPA Emilia Romagna.

Richiesta n. 10 della Regione Emilia-Romagna:

#10 *“In particolare:*

- dovranno essere specificate ad Arpae e agli Enti competenti, le tempistiche per la comunicazione delle attività di monitoraggio, le tempistiche di restituzione dei dati e di redazione e trasmissione dei report di valutazione delle campagne di monitoraggio, comprendenti l'elaborazione e la valutazione dei dati e le schede di misura.*
- dovrà essere dettagliata una proposta di Sistema Informativo di Monitoraggio e il sito web che si prevede di allestire e implementare in futuro;*
- definire una proposta di Protocollo Operativo in cui sia dettagliata la procedura di gestione dei dati anomali in coerenza con le indicazioni delle Linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;*
- sulla base degli elementi emersi dalla presente fase di valutazione ambientale dovrà poi conseguentemente essere trasmesso ad Arpae e agli Enti competenti in fase di progetto esecutivo il PMA aggiornato;*
- si ricorda infine che i punti di monitoraggio non ancora perfettamente definiti dovranno essere preventivamente concordati con Arpae prima della stesura finale del PMA;”*

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 5 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G).

In particolare è stato proposto un modello organizzativo basato su quanto previsto nel Progetto di Monitoraggio Ambientale predisposto per il collegamento autostradale Sassuolo-Campogalliano-Sassuolo elaborato in accordo con ARPA Emilia Romagna.

Richiesta n. 11 della Regione Emilia-Romagna:

#11 Per la componente atmosfera rispetto al PMA presentato si chiede:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 11.1)

#11.1 • di prevedere per la fase AO e PO di tutti e quattro i punti indicati dal proponente un monitoraggio mediante la metodica AT01 (mezzo mobile) aggiungendo contestualmente la rilevazione dei principali parametri meteo a frequenza oraria. Dovranno essere effettuate 2 campagne di monitoraggio all'anno, una nel periodo invernale e una nel periodo estivo della durata di 4 settimane ciascuna. Il monitoraggio PO dovrà essere effettuato per un periodo di due anni consecutivi dall'entrata in esercizio dell'opera. Si specifica inoltre che, in ottemperanza agli obiettivi di qualità del D.Lgs 155/2010, nel caso in cui non si riesca ad acquisire la quantità di dati validi pari al 90 % nell'arco della campagna di misura, la stessa dovrà essere prolungata di un periodo tale da raggiungerla;

Riscontro alla richiesta:

Nell' "ALLEGATO G – Progetto di Monitoraggio Ambientale" è contenuto il Piano di Monitoraggio Ambientale in cui risultano adeguatamente recepite le osservazioni avanzate.

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 11.2)

#11.2 • di prevedere per la fase CO di tutti e quattro i punti indicati dal proponente un monitoraggio mediante la metodica AT02 (campionatori sequenziali per le polveri) in cui si preveda la misura di PM10 e PM2.5 e contestualmente la rilevazione dei principali parametri meteo a frequenza oraria. La durata di ogni campagna dovrà essere di almeno 30 giorni e da effettuarsi nel periodo di passaggio delle lavorazioni più impattanti del fronte avanzamento lavori, prevedendo almeno 2 campagne di misura all'interno del periodo in cui il fronte avanzamento interessa il punto di monitoraggio;

Riscontro alla richiesta:

Nell' "ALLEGATO G – Progetto di Monitoraggio Ambientale" è contenuto il Piano di Monitoraggio Ambientale in cui risultano adeguatamente recepite le osservazioni avanzate.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 11.3)

#11.3 • aggiungere il punto ATM09 ai fini della verifica di ottemperanza della prescrizione n.4 della Delibera di giunta regionale n.1179/2011, localizzato lungo la strada Cispadana, nel comune di Reggiolo, in prossimità del casello autostradale;

Riscontro alla richiesta:

Nell' "ALLEGATO G – Progetto di Monitoraggio Ambientale" è contenuto il Piano di Monitoraggio Ambientale in cui risultano adeguatamente recepite le osservazioni avanzate.

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 11.4)

#11.4 • aggiungere il punto ATM10 nell'abitato di Villanova di Reggiolo; tale abitato risulterà impattato non solo dalla terza corsia, ma anche dai raccordi che saranno previsti a seguito della realizzazione della nuova viabilità Autostrada Cispadana;

Riscontro alla richiesta:

Nell' "ALLEGATO G – Progetto di Monitoraggio Ambientale" è contenuto il Piano di Monitoraggio Ambientale in cui risultano adeguatamente recepite le osservazioni avanzate.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO
SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 11.5)

#11.5 • di seguito la proposta di piano di monitoraggio:

Punto (cantiere fronte/esercizio)	Fase	Durata fase (anni)	Metodica	Parametri	N° rilievi/anno
ATM05 (Rolo)	AO	1	AT01 (mezzo mobile)	CO, NOx, NO,NO2, O3, C6H6, PM2,5, PM10, Metalli (Pb, Cd, As, Ni), Benzo(A)pirene + meteo	2
ATM06 (Carpi-Budrione)	CO	3,5	AT02 (campionatore sequenziale)	PM10, PM2.5 + meteo	2*
ATM07 (Carpi-quartiere Santa Croce)					
ATM08 (Campogalliano)	PO	2	AT01 (mezzo mobile)	CO, NOx, NO,NO2, O3, C6H6, PM2,5, PM10, Metalli (Pb, Cd, As, Ni), Benzo(A)pirene + meteo	2
ATM09 (Villanova Ovest)	AO	1	AT01 (mezzo mobile)	CO, NOx, NO,NO2, O3, C6H6, PM2,5, PM10, Metalli (Pb, Cd, As, Ni), Benzo(A)pirene + meteo	2
ATM10 (Villanova Est)	PO	2			2

(*) I rilievi dovranno essere condotti durante le fasi di lavorazione più impattanti, 2 campagne nell'arco della durata del fronte avanzamento lavori.

Riscontro alla richiesta:

Nell' "ALLEGATO G – Progetto di Monitoraggio Ambientale" è contenuto il Piano di Monitoraggio Ambientale in cui risultano adeguatamente recepite le osservazioni avanzate.

Richiesta n. 12 della Regione Emilia-Romagna:

#12 Per la componente rumore rispetto al PMA presentato si chiede:

*(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: **12.1**)*

#12.1 • spostare il punto RUM14 dall'edificio scolastico RS015, che non presenta nelle previsioni superamenti dei limiti (LAeq diurno di 46.9 dBA), al ricettore SA389;

Riscontro alla richiesta:

Il punto di monitoraggio RUM 14 è stato spostato dall'edificio scolastico RS015 al ricettore SA389 (nuovo codice univoco ER SA389). Si vedano al riguardo il capitolo 4.6 dell'allegato G "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ex cap. 10 della relazione generale del SIA)" e l'allegato grafico revisionato PMA/01 "Punti di monitoraggio".

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 12.2)

#12.2 • aggiungere il punto RUM16 presso un edificio dell'abitato di Rolo non censito dallo Studio di Impatto Ambientale in quanto è già presente una barriera acustica; nella zona si verificano già allo stato attuale delle segnalazioni di disturbo; in seguito all'incremento di traffico previsto, potrebbero emergere ulteriori criticità;

Riscontro alla richiesta:

E' stato aggiunto il punto di monitoraggio RUM16 presso un edificio dell'abitato di Rolo (ricettore ER NA703). Si vedano al riguardo il capitolo 4.6 dell'allegato G "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ex cap. 10 della relazione generale del SIA)" e l'allegato grafico revisionato PMA/01 "Punti di monitoraggio".

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 12.3)

#12.3 • aggiungere il punto RUM17: la scuola primaria “Lugli” nella frazione Santa Croce (Carpi), dove è stato evidenziato un leggero superamento del limite diurno (LAeq = 50.8 dBA);

Riscontro alla richiesta:

E' stato aggiunto il punto di monitoraggio RUM17 (ricettore ER RS012) in corrispondenza della scuola primaria “Lugli” nella frazione Santa Croce (Carpi). Si vedano al riguardo il capitolo 4.6 dell'allegato G “PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ex cap. 10 della relazione generale del SIA)” e l'allegato grafico revisionato PMA/01 “Punti di monitoraggio”.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 12.4)

#12.4 • aggiungere il punto RUM18 ai fini della verifica di ottemperanza della prescrizione n.4 della DGR ER n°1179 del 01/08/2011, localizzato lungo la strada Cispadana, nel comune di Reggiolo, in prossimità del casello autostradale;

Riscontro alla richiesta:

E' stato aggiunto il punto di monitoraggio RUM18 (ricettore ER SO701) lungo la strada Cispadana, nel comune di Reggiolo, in prossimità del casello autostradale. Si vedano al riguardo il capitolo 4.6 dell'allegato G "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ex cap. 10 della relazione generale del SIA)" e l'allegato grafico revisionato PMA/01 "Punti di monitoraggio".

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 12.5)

#12.5 • aggiungere il punto RUM19 presso il ricettore NA244 nell'abitato di Villanova di Reggiolo; tale abitato risulterà impattato non solo dalla terza corsia, ma anche dai raccordi che saranno previsti a seguito della realizzazione della nuova viabilità Autostrada Cispadana;

Riscontro alla richiesta:

E' stato aggiunto il punto di monitoraggio RUM19 presso il ricettore NB246 (nuovo codice univoco ER NB246) e non presso il ricettore NA244, così come indicato nella tabella di proposta di piano di monitoraggio riportata al punto seguente. Si vedano al riguardo il capitolo 4.6 dell'allegato G "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ex cap. 10 della relazione generale del SIA)" e l'allegato grafico revisionato PMA/01 "Punti di monitoraggio".

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 12.6)

#12.6 • di seguito la proposta di piano di monitoraggio:

Ricettore	Comune	Codice ricettore SIA	Fase	Durata fase (anni)	Indicatore e durata rilievo	n° rilievi/anno	Cantiere	barriera
RUM11	Rolo	NB256-CL03	AO	1	LAeq diurno 16 h	1	BL49	durante il cantiere, viene predisposta una barriera acustica a protezione del ricettore di lunghezza pari a 150 metri e altezza 4 metri
			CO	3.5		2(*)		
RUM12	Carpi	SA290	AO	1	LAeq settimanale diurno e notturno	1	-	Barriera nuova denominata "Budrione sud" di lunghezza 1185 metri e altezza 4.8 m
			PO	1		1		
RUM13	Campogalliano	NA384-NA385-NA386-CL04	AO	1	LAeq diurno 16 h	1	BL65	durante il cantiere, viene predisposta una barriera acustica a protezione del ricettore di lunghezza pari a 100 metri e altezza 4 metri
			CO	3.5		2(*)		
RUM14	Campogalliano	SA389	AO	1	LAeq settimanale diurno e notturno	1	-	Barriera nuova denominata "Campogalliano ex stazione" di lunghezza pari a 1416 metri e altezza 5.3 metri.
			PO	1		1		
RUM15	Campogalliano	SB394-NA395-CL05	AO	1	LAeq diurno 16 h	1	BL66	durante il cantiere, viene predisposta una barriera acustica a protezione del ricettore di lunghezza pari a 200 metri e altezza 4 metri
			CO	3.5		2(*)		

RUM16	Rolo	Ricettore non censito nel SIA - Abitato di Rolo	AO	1	LAeq settimanale diurno e notturno	1	-	presenza di barriere esistenti
			PO	1		1		
RUM17	Carpi	RS012	AO	1	LAeq settimanale diurno	1	-	presenza di barriere esistenti
			PO	1		1		
RUM18	Reggiolo	Ricettore non censito nel SIA - Abitazione lungo la strada Pedemontana	AO	1	LAeq settimanale diurno e notturno	1	-	Verifica ottemperanza n.4 DGR ER n°1179 del 01/08/2011
			PO	1		1		
RUM19	Villanova di Reggiolo	NB246	AO	1	LAeq settimanale diurno e notturno	1	-	Barriera nuova denominata "Reggiolo nord" di lunghezza 495 metri e altezza 4.3 m
			PO	1		1		

(*) i rilievi dovranno essere condotti durante le fasi di lavorazione più rumorose, indicativamente una misura per semestre

Riscontro alla richiesta:

E' stato aggiunto il punto di monitoraggio RUM19 presso il ricettore NB246 (nuovo codice univoco ER NB246) e non presso il ricettore NA244, così come indicato nella tabella di proposta di piano di monitoraggio riportata al punto seguente. Si vedano al riguardo il capitolo 4.6 dell'allegato G "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ex cap. 10 della relazione generale del SIA)" e l'allegato grafico revisionato PMA/01 "Punti di monitoraggio".

Richiesta n. 13 della Regione Emilia-Romagna:

#13 Per la componente acque superficiali rispetto al PMA presentato si chiede:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 13.1)

#13.1 • si concorda con la localizzazione dei punti di monitoraggio individuati sul fiume Secchia, vista la presenza dell'area di cantiere di tipo A che ospiterà attrezzature di cantiere e aree di stoccaggio di materiali provenienti da scotico, scavi, demolizioni, ecc., che verrà ricavata su terreni di proprietà di Autostrada del Brennero di 51.650 m2 e sarà ubicata nella parte più a sud dello svincolo verso Sassuolo nelle vicinanze del corso d'acqua;

Riscontro alla richiesta:

Nessuna modifica/integrazione necessaria

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 13.2)

#13.2 • visto che, come indicato in precedenza, l'infrastruttura in esame, attraversa anche altri corsi d'acqua, oltre a quelli elencati dal proponente, tra cui Canale Collettore Acque Basse Reggiane, il Cavo Collettore Acque Basse Modenesi ed il Cavo Tresinaro che appartengono alla Rete regionale di monitoraggio, si chiede di integrare i punti di controllo sulle acque superficiali inserendo i corsi d'acqua Cavo Lama e Cavo Collettore Acque Basse Modenesi, in quanto entrambi risultano recettori di scarichi provenienti da bacini di laminazione, oltre che essere interferiti dal tracciato autostradale;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.1 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 13.3)

#13.3 • dovrà essere individuato un punto a monte e uno a valle dell'opera e degli scarichi delle vasche di laminazione al fine di verificare le possibili interferenze della stessa e per valutare se eventuali anomalie rilevate sui punti di monitoraggio ambientale della Rete regionale di Arpae siano imputabili all'opera stessa;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.1 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 13.4)

#13.4 • rispetto ai parametri di monitoraggio proposti si ritiene necessario apportare le seguenti modifiche:

- ✓ per quanto attiene il monitoraggio biologico indicato nel Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede la realizzazione del campionamento della comunità Macrobentonica con o senza substrati, si segnala che a causa della struttura e conformazione dei luoghi, che rendono difficoltosa l'accessibilità all'alveo bagnato, risultano inapplicabili i metodi ufficiali per i corsi d'acqua guadabili; si ritiene pertanto che si possa soprassedere a tali indagini;*
- ✓ eliminare dallo screening analitico N (ione ammonio), N-NH₃, potenziale redox, Triclorometano, 1,2-Dicloroetano, Tricloroetilene, Esaclorobutadiene, Benzene, Alaclor, Diuron Trifluralin, 1,1,1-Tricloroetano, Terbutilazina, Bentazone, Linuron, in quanto non significativi;*
- ✓ integrare lo screening analitico con la determinazione del parametro Cromo VI se presente Cromo Totale in concentrazioni superiori al limite di rilevabilità strumentale;*
- ✓ eliminare il parametro Escherichia coli in quanto non risultano presenti scarichi civili provenienti dalle aree di cantiere perchè previsti solamente WC chimici;*
- ✓ come richiesto dalle Linee Guida Ministeriali i laboratori coinvolti nelle attività di monitoraggio dovranno essere accreditati ed operare in modo conforme a quanto richiesto dalla norma UNI CEN EN ISO 17025;*
- ✓ nei certificati dovranno essere indicati nel dettaglio, relativamente alle analisi condotte:*
- ✓ l'unità di misura, la metodica di analisi, la tipologia di misura/strumentazione, i limiti di*
- ✓ rilevabilità, l'incertezza di misura e i limiti di riferimento di legge;*

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.1 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 13.5)

#13.5 • rispetto alla frequenza/durata dei monitoraggi si ritiene necessario apportare le seguenti modifiche:

- ✓ nella fase di Post Operam nell'eventualità dovessero permanere eventuali segnali di impatto delle opere sulla qualità del corso d'acqua, dovranno essere previste ulteriori campagne di monitoraggio sino alla scomparsa delle interferenze, come indicato nelle Linee Guida Ministeriali;*
- ✓ si chiede che anche i monitoraggi previsti per la fase AO e PO vengano effettuati con cadenza trimestrale, come previsto dalle Linee Guida Ministeriali;*

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.1 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta n. 14 della Regione Emilia-Romagna:

#14 Per la componente acque sotterranee rispetto al PMA presentato si chiede:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.1)

#14.1 • per la ricostruzione della dinamica del sistema idrico sotterraneo sono stati presi in considerazione gli orizzonti sabbiosi appartenenti al complesso acquifero più profondo, primo confinato (A1). Si ritiene necessario che tutte le coppie di piezometri, posti rispettivamente a monte e valle idrogeologico rispetto all'opera da monitorare, abbiano tratti filtranti e profondità idonei per la verifica della possibile alterazione quali/quantitativa della prima falda interessata, superficiale freatica (A0) o prima falda confinata (A1), soggetta agli impatti derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.2)

#14.2 • le perforazioni dei piezometri dovranno essere realizzate garantendo la separazione da eventuali acquiferi sottostanti al fine di preservare le acque appartenenti agli acquiferi inferiori (più pregiati) e evitare connessioni tra gli stessi;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.3)

#14.3 • in merito alla collocazione dei punti il proponente ha completamente tralasciato il controllo alla realizzazione delle palificazioni profonde che saranno realizzate all'interconnessione tra l'Autobrennero (A22) e l'Autosole (A1), oltre ad aree particolarmente vulnerabili a causa della presenza di litologie di superficie con permeabilità da elevata a bassa, come nel territorio di Rolo. Si ritiene pertanto necessario apportare le seguenti modifiche ed integrazioni:

✓ installazione di 2 piezometri monte-valle nell'area di realizzazione di uno dei nuovi sovrappassi per le piste di svincolo con l'A1 (sovrappasso pista MO-Sassuolo), previsto nel settore occidentale rispetto all'asse A22; tali piezometri dovranno attestarsi a una profondità che intercetti l'acquifero interessato dalla opere di fondazione delle strutture sospese e la loro ubicazione secondo il criterio monte-valle dovrà fondarsi su una ricostruzione idrogeologica locale della direzione di deflusso della falda, che tenga conto anche delle possibili relazioni tra la circolazione idrica superficiale e quella sotterranea;

✓ il punto AST.10 può essere eliminato in quanto poco rappresentativo poiché collocato in un'area con depositi litologici superficiali a bassa vulnerabilità;

✓ installazione di 2 piezometri monte-valle della infrastruttura in via di realizzazione in un'area compresa nel tratto tra il km 289 e Km 291, adiacente all'abitato di Rolo, in cui il primo sottosuolo è costituito da 'Depositati a permeabilità da elevata a bassa' e litologie di superficie 'prevalentemente sabbiose, talora sabbioso limose', che determinano una maggiore sensibilità del sistema acquifero alle azioni del progetto; i piezometri in questione dovranno captare l'acquifero freatico;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.4)

#14.4 • per quanto riguarda i 2 piezometri proposti AST.M11 e AST.V11, ubicati in corrispondenza del cantiere per lo svincolo di Campogalliano Sassuolo al Km 313 e prossimi al Fiume Secchia, dopo il primo anno di monitoraggio (fase AO), si dovrà verificare il flusso della falda dell'acquifero interessato al fine di verificare la corretta ubicazione dei punti di monte e di valle rispetto alle attività di cantiere;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.5)

#14.5 • nel caso che uno dei piezometri non fosse più accessibile durante il monitoraggio, dovrà essere ripristinato e recuperato il campionamento prontamente nei giorni seguenti e comunque prima della successiva campagna di controllo;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.6)

#14.6 • relativamente alla frequenza dei rilievi e del campionamento delle acque sotterranee, si condivide il PMA proposto che prevede di eseguire le analisi quali-quantitative a cadenza trimestrale (4 rilievi annui) per tutte e tre le fasi di 'ante operam' (AO), 'corso d'opera' (CO) e 'post operam' (PO);

Riscontro alla richiesta:

Nessuna richiesta di modifica/integrazione.

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.7)

#14.7 • per quanto riguarda l'attivazione del monitoraggio PO a 6 mesi dall'entrata in esercizio dell'opera, non si concorda con tale modalità operativa, ma si ritiene che anche in questa fase il monitoraggio debba essere realizzato in continuità con la fase di CO;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.8)

#14.8 • nella fase di PO nell'eventualità dovessero permanere eventuali segnali di impatto delle opere sulla qualità delle acque sotterranee, dovranno essere previste ulteriori campagne di monitoraggio sino alla scomparsa delle interferenze, come indicato nelle Linee Guida Ministeriali;

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 14.9)

#14.9 • relativamente ai parametri descrittivi dello stato chimico-fisico delle acque sotterranee:

- ✓ eliminare dal set analitico proposto tutti i parametri relativi al gruppo degli Alifatici clorurati cancerogeni, Alifatici clorurati non cancerogeni e delle Ammine aromatiche.*
- ✓ si chiede di integrare lo screening analitico con la determinazione dei seguenti parametri: Torbidità, Calcio, Magnesio, Sodio, Potassio, Cloruri, Bicarbonati, Carbonio organico totale (TOC), Nitrati (NO_3^-), Ione ammonio (NH_4^+) e Mercurio;*
- ✓ si chiede che il parametro Idrocarburi totali venga espresso come n-esano, come da normativa.*
- ✓ come richiesto dalle Linee Guida Ministeriali e come dichiarato nel PMA si ribadisce la necessità che i laboratori coinvolti nelle attività di monitoraggio debbano essere accreditati ed operare in modo conforme a quanto richiesto dalla norma UNI CEN EN ISO 17025;*
- ✓ nei certificati dovranno essere indicati nel dettaglio, relativamente alle analisi condotte: l'unità di misura, la metodica di analisi, la tipologia di misura/strumentazione, i limiti di rilevabilità, l'incertezza di misura e i limiti di riferimento di legge;*
- ✓ qualora i risultati dei controlli rilevassero anomalie parametriche riconducibili alla realizzazione dell'opera, si chiede che queste vengano verificate tempestivamente e comunque prima della successiva campagna di monitoraggio e se confermate ne dovranno essere ricercate le cause generatrici oltre che attuare opportuni interventi di mitigazione.*

Riscontro alla richiesta:

La richiesta è stata ottemperata nel § 4.2 del Progetto di Monitoraggio Ambientale che integra e sostituisce il cap. 10 dello Studio di Impatto Ambientale (vedi allegato G del SIA).

Osservazioni pervenute alla Regione dalle Amministrazioni locali

La Regione Emilia-Romagna ritiene inoltre utile in questa sede anticipare, anche al proponente, alcune osservazioni pervenute dalle Amministrazioni locali che si possono configurare già come possibili prescrizioni di cui tener conto per le successive fasi di progettazione esecutiva, di approvazione e di realizzazione del progetto.

Sistemazione a verde (punto 15)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 15)

#15 Le opere di mitigazione in relazione alla sistemazione a verde nell'ambito del progetto dell'intersezione con l'A1 presso Campogalliano consistono nella realizzazione di fasce boscate di larghezza complessiva pari o superiore a 20 metri e lunghezza compresa tra 30 e 60 metri, disposte in blocchi distanziati in modo regolare in grado di realizzare sempre una certa densità e spessore di vegetazione

Nella definizione delle opere a verde il proponente indica che:

- le macchie boscate a struttura e composizione vegetazionale di tipo naturalistico prevedono l'utilizzo di associazioni di specie vegetali arboree e arbustive tipiche della zona. I gruppi misti di alberature avranno altezza variabile da un minimo di 2,5 metri, per le specie arbustive disposte alle estremità, fino ad un massimo di circa 12 metri per le alberature ad alto fusto previste nei filari centrali dell'impianto. L'impianto è a file regolari per facilitare la manutenzione dei primi anni, l'effetto filare è attenuato dalla schermatura realizzata dagli alberi e dalle macchie di arbusti disposti lungo i filari esterni delle fasce e alle estremità;*
- l'opera di mitigazione dell'impatto delle piste di svincolo prevede il parziale mascheramento tramite impianti della porzione basale delle rampe. Sarà utilizzata a tale scopo una consociazione mista di specie arboree e arbustive con altezza variabile da 0,8-1,2 metri a 3-4 metri per andare a creare una fascia boschiva di spessore variabile da 3 a 10 metri circa. Si conferma dunque la previsione di realizzare rimboschimenti basali mediante fasce arboreo-arbustive miste, estesi all'intera lunghezza del perimetro esterno dello svincolo;*
- per quanto riguarda i muri di contenimento e quelli in corrispondenza dei sottopassi, il principale sistema di mitigazione proposto nel SIA è quello che prevede l'impianto di rampicanti e siepi miste, che vengono utilizzate in modo integrato per mitigare i manufatti dove la quantità di terreno sia sufficiente, in larghezza ed in profondità. Oltre alla funzione paesaggistica, il proponente indica che le siepi miste svolgono anche una funzione di isolamento e di filtro, specialmente nei confronti delle polveri, attenuando in parte anche i rumori; inoltre contribuiscono a migliorare la qualità dell'aria, anche mediante la produzione di ossigeno;*
- nel SIA si propone che nei casi di manufatti in condizioni più critiche, ossia laddove la quantità di terreno non sia sufficiente alla piantumazione, per limitata profondità o superficie, o l'altezza del manufatto in calcestruzzo sia tale da non poter essere mitigata con siepi o alberature, si prevede la realizzazione di una mascheratura tramite piante rampicanti.*

Sulla base dell'esame degli elaborati predisposti si forniscono le seguenti raccomandazioni/prescrizioni:

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

- *nella scelta delle specie vegetali da inserire dovranno essere privilegiate specie autoctone, adatte alle condizioni meteoclimatiche e al contesto del territorio e che non abbiano importanti richieste idriche;*
- *si ricorda il divieto della messa a dimora delle piante appartenenti al genere *Crataegus* spp. in tutto il territorio della Regione Emilia-Romagna, fino a data da destinarsi, fatta salva specifica autorizzazione del Servizio Fitosanitario valutata sulla base dei rischi fitosanitari presenti sul territorio (come da Determinazione del Responsabile del Servizio fitosanitario 15 marzo 2021, n. 4373) per favorire l'azione preventiva e di contrasto alla diffusione del colpo di fuoco batterico delle pomacee;*
- *le specie inserite in particolare lungo lo svincolo di innesto con l'A1 presso Campogalliano non devono richiamare la fauna, (es: non devono produrre bacche che possano fungere da attrattiva per la fauna);*
- *nelle associazioni di alberi e arbusti si dovrà considerare la tolleranza di questi ultimi nei confronti dell'ombra futura prodotta dagli alberi ad alto fusto;*
- *in merito alla scelta delle specie ornamentali per alcune siepi miste proposte nel SIA, si raccomanda di usare le specie tipo e non le cultivar;*
- *in relazione alla soluzione proposta dal Proponente per quelle specie rampicanti per cui si ipotizza l'inserimento in una vasca rialzata con cordolo, non si ritiene idonea in quanto penalizzante per la sopravvivenza delle specie in condizioni climatiche siccitose nei mesi estivi. Dovranno pertanto essere sviluppate soluzioni progettuali alternative in fase esecutiva*

Riscontro alla richiesta:

In merito alla richiesta di sviluppare soluzioni progettuali alternative rispetto alla prima proposta di inserire le specie rampicanti in vasche di calcestruzzo armato ai piedi dei muri oggetto di mitigazione, laddove il terreno a disposizione non permetta la piantumazione di altre specie, è stato preso in considerazione il tema e si sottopone all'Ente l'aggiornamento, che tiene conto anche dello sviluppo progettuale in fase esecutiva dei manufatti in calcestruzzo armato portanti la sede stradale. L'elaborato di riferimento è il seguente: **C.14.1 (rev.1)**.

Come si può notare nelle sezioni revisionate, nella versione aggiornata il piede di fondazione dei manufatti portanti non interferisce con la piantumazione delle specie arbustive e rampicanti.

Non si ritiene quindi più necessaria la realizzazione di vasche rialzate di contenimento del terreno: la piantumazione avverrà direttamente nel terreno vegetale e sarà delineato uno spazio di aiuola tramite la posa di una lamina metallica fissata con opportuni picchetti, che renda possibile predisporre la pacciamatura e svolgere gli sfalci in modo agevole.

L'opera così realizzata consente di collocare le specie rampicanti in posizione favorevole all'attecchimento, con tutto lo spessore di terreno a disposizione per l'apparato radicale, favorendo la possibilità di attingere a una riserva idrica più profonda durante le stagioni siccitose. Laddove necessario si provvederà a realizzare dei tutori che sostengano le ramificazioni fino ad estendersi e propagarsi sulla "spalliera" predisposta sul muro in cemento oggetto di mitigazione. Durante le prime fasi di crescita delle piante, nei mesi più caldi, in assenza di precipitazioni, si procederà ad irrigazioni di soccorso.

Per quanto riguarda le specie previste, si riporta negli elaborati aggiornati la lista delle essenze corretta secondo quanto raccomandato dalla RER.

Prevalutazione di incidenza (punto 16)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 16)

#16 In riferimento alla incidenza del progetto di ampliamento alla Terza corsia della A22 si rileva come il sito Rete Natura 2000 ZPS IT4040017 - Valle delle Bruciate e Tresinaro sia già attualmente attraversato dall'infrastruttura autostradale.

Con nota acquisita al protocollo regionale Prot. 10/12/2021.1142951 il Servizio Aree protette, foreste e sviluppo della montagna della Regione Emilia-Romagna gestore del sito Rete Natura 2000 ha evidenziato gli esiti della procedura di Prevalutazione di incidenza, dalla quale si evince che gli interventi non determinano incidenza negativa significativa sul sito della Rete Natura 2000 interessato e ha comunicato pertanto l'esito positivo della valutazione di incidenza, a condizione che vengano realizzate le misure di mitigazione illustrate nel progetto.

In particolare, per quanto riguarda i passaggi faunistici si raccomanda:

- che siano realizzati in modo da poter essere realmente fruiti dalle specie animali per cui sono stati progettati, in particolare è importante che sia presente una opportuna sistemazione vegetale e fisica, che funge da invito agli ingressi, per i passaggi lungo fossi o canali occorre allestire dei "passaggi asciutti" (uno per lato) posti ad un'altezza che risulti sempre superiore a quella del livello massimo raggiunto dall'acqua. Tali passaggi asciutti per gli animali terrestri devono collegarsi alle sponde del corso d'acqua;*
- per la manutenzione dei passaggi faunistici occorre prevedere ispezioni periodiche per verificare che non vi sia ristagno di acqua, che il livello dell'acqua non superi quello dei passaggi asciutti, che si accumulino detriti o rifiuti che impedirebbero il transito degli animali e per sfoltire la vegetazione, se necessario.*

Riscontro alla richiesta:

Si prende atto del parere positivo e delle raccomandazioni segnalate che saranno recepite nelle fasi successive di progettazione e nella realizzazione degli interventi.

Geologia, geotecnica e sismica (punto 17)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 17)

#17 • si evidenzia che per le verifiche del rischio liquefazione sono stati utilizzati valori realistici, in particolare la scelta della magnitudo deriva da analisi di disaggregazione il cui valore scelto ($M=5.8$) rappresenta il 90esimo percentile e risulta coerente con la storia sismica locale.

Tuttavia, si ritiene che la valutazione del rischio di liquefazione possa essere migliorata e implementata in quanto le prove penetrometriche statiche con punta elettrica e piezocono utilizzate per la verifica del potenziale di liquefazione sono molto distanti l'una dall'altra (varie centinaia di m, talora km); inoltre lunghi tratti sono privi di verifiche, ad esempio tutto il tratto nel Comune di Reggiolo, la zona sud di Carpi tra le CPTU8-9 e CPTU10-11, la zona nord di Campogalliano.

Poiché tutto il tracciato emiliano della A22 è coperto da studi di microzonazione sismica (v. le MS comunali in <https://geo.regione.emilia-romagna.it/schede/pnsrs/>), per la fase di progettazione esecutiva si ritengono necessarie le seguenti prescrizioni:

✓ verificare la presenza di condizioni predisponenti la liquefazione lungo il tracciato emiliano, incrociando il tracciato con le zone di attenzione per liquefazione cartografate negli studi di microzonazione sismica disponibili (v. carte delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica, MOPS), in coerenza con l'art. 3 della L 55/2019;

✓ realizzare nuove CPTU, profonde almeno 20 m, nei tratti ricadenti in zone di attenzione per liquefazione, al fine di avere una maglia più fitta di verifiche dell'indice potenziale di liquefazione (LPI) nei tratti potenzialmente esposti a tale rischio;

✓ verificare il valore di LPI in tutti i siti ricadenti in zone di attenzione per liquefazione; si suggerisce di stimare il valore di LPI utilizzando più metodi, anche semplificati (tra quelli riconosciuti nella letteratura specialistica), e valutare la pericolosità del sito confrontando i diversi valori ottenuti; si chiede di riverificare con tale procedura anche i siti per i quali le stime già effettuate hanno fornito $LPI > 5$;

✓ nei siti in cui $LPI > 5$ dovranno essere attentamente stimati i cedimenti attesi, sulla base dei quali dovrà essere valutata la fattibilità geologica, geotecnica e sismica dell'intervento.

Riscontro alla richiesta:

Quanto sopra richiesto verrà affrontato e precisato nella prossima fase di progettazione esecutiva.

Terre e rocce da scavo (punto 18)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 18)

#18 • per la realizzazione della terza corsia nello spartitraffico centrale si prevede l'adeguamento del rilevato con stabilizzazione a calce e/o cemento del materiale in sito. Si precisa che, nonostante siano state dettagliate le modalità di esecuzione del trattamento a calce, non sono state descritte le misure per la mitigazione degli effetti del trattamento a calce sull'ambiente, come indicato nell'allegato delle linee guida SNPA 54/2019. Si richiede pertanto, in fase di progettazione esecutiva, di affrontare tale aspetto;

• i trattamenti di normale pratica industriale con selezione granulometrica del materiale da scavo mediante vagliatura potranno essere effettuati solo nel caso che i materiali di scavo soddisfino a priori gli idonei requisiti ambientali. Nello specifico, qualora si rendesse necessario l'utilizzo del frantoio mobile, dovranno essere valutati, in fase di progettazione esecutiva, gli impatti sulle diverse matrici ambientali (in particolare su rumore e atmosfera);

• in considerazione del fatto che la realizzazione dell'opera in oggetto porterà alla produzione di un quantitativo complessivo di 3.310.642 m³ di terre da scavo, suddivisi in:

o riutilizzo in situ nell'ambito del D.P.R. 120/2017: 3.155.340,80 m³;

o materiale gestito nell'ambito dei rifiuti: 155.301,65 m³

• in fase di progettazione esecutiva dovranno essere indicate le modalità di gestione di tutti i materiali di risulta provenienti dalle attività previste in progetto che si prevede di gestire nel regime dei rifiuti (materiali di scavo che si prevede di gestire in qualità di rifiuto, materiali provenienti dalle demolizioni, materiali provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni stradali, ecc.) ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., privilegiando il conferimento presso siti autorizzati al recupero e, solo secondariamente, prevedendo lo smaltimento finale in discarica, indicando altresì i relativi siti di destinazione finale, i rispettivi codici CER, le relative autorizzazioni allo smaltimento e le modalità di trasporto;

• nel conteggio complessivo delle terre non è stato calcolato lo scotico del terreno vegetale superficiale (strato pedologico) che risulta il livello più soggetto a possibili contaminazioni ambientali, pertanto, si chiede in fase di progettazione esecutiva che venga effettuata la caratterizzazione in cumulo della porzione di suolo compresa tra 0 m - 0.30 m gestendo lo scotico del terreno vegetale superficiale in cumuli separati e ben distinti dal resto del materiale;

• ai sensi dell'art. 17 comma 1 del DPR 120/2017, prima dell'inizio dei lavori, il proponente dovrà comunicare in via telematica all'autorità competente e all'Arpa territorialmente competente i riferimenti dell'esecutore del piano di utilizzo

Riscontro alla richiesta:

- Al fine di prevenire eventuali impatti negativi sull'ambiente, per quanto concerne la modalità di gestione delle operazioni di stabilizzazione, è stato integrato il Piano di Utilizzo evidenziando il rispetto delle misure per la mitigazione degli effetti del trattamento a calce sull'ambiente riportati nelle "Linee guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo" redatte dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) con Delibera n. 54/2019, del 09/05/2019. Capitolo 3.2.3 Pagg. 25-26 Piano di Utilizzo.
- Tutti i materiali riutilizzati come sottoprodotti che subiranno processi ricadenti nella fattispecie di "normale pratica industriale" dovranno rispettare i requisiti di qualità ambientale. I sottoprodotti, per definizione, si possono considerare tali solo se "soddisfano i requisiti di qualità ambientale espressamente previsti dal Capo II o dal Capo III o dal Capo

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

IV del presente regolamento, per le modalità di utilizzo specifico di cui alla lettera b” è stato tuttavia spiegato al capitolo 3.5.

In fase di progettazione esecutiva verranno valutati gli eventuali impatti sulle diverse matrici ambientali (in particolare su rumore e atmosfera) qualora si rendesse necessario l'utilizzo del frantoio mobile.

- A seguito di alcune modifiche al Piano di Utilizzo sono state apportate delle variazioni alla tabella dei volumi del materiale prodotto e movimentato. Ora i quantitativi sono corretti.
- I materiali in esubero e non riutilizzati nell'ambito delle lavorazioni come sottoprodotti ai sensi del D.P.R. 120/2017 verranno gestiti in regime di rifiuti. Tali materiali saranno gestiti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (non oggetto del presente Piano di Utilizzo). Facendo riferimento a quanto richiesto dalle Regioni in merito alla produzione di rifiuti in particolar modo per quelli prodotti con la realizzazione delle grandi opere pubbliche e nel rispetto dei criteri di priorità di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 179 del decreto legislativo n. 152 del 2006, saranno privilegiate le operazioni di recupero presso impianti autorizzati rispetto all'invio ad impianti di smaltimento (vedi capitolo 6 Pag. 84 del Piano di Utilizzo).

La gestione dei rifiuti, non facendo parte del Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo, è stata tratta con maggiore dettaglio all'interno dello specifico elaborato D_2_4_1 "RELAZIONE GENERALE IMPIANTI DI SMALTIMENTO E IMPIANTI DI RECUPERO" in cui sono anche riportate le considerazioni in merito alla scelta dei impianti di smaltimento e recupero.

- È stato integrato il Piano di Utilizzo inserendo nel conteggio complessivo delle terre utilizzate come sottoprodotto lo scotico del terreno vegetale superficiale.

I materiali scavati e depositati in opportune aree in attesa di riutilizzo come sottoprodotti verranno disposti in cumuli, i quali saranno distinti per provenienza e per tipologia di materiale tenendo così separate ad esempio terre scavate dal rilevato autostradale da quelle derivanti dallo scotico del terreno vegetale. Questo oltre a garantire la distinzione tra materiali con diverse caratteristiche geo-meccaniche e differenti ambiti di riutilizzo, permetterà anche di caratterizzare specifiche tipologie di terreno che hanno una suscettibilità differente alla contaminazione, come per esempio il terreno vegetale, garantendo l'assenza di contaminazione in tutto materiale utilizzato come sottoprodotto. Nel capitolo 6.2.2 del PUT si spiegano le modalità di deposito ed è stato fatto specifico riferimento secondo quanto richiesto.

- Nel capitolo 2.1 del PUT viene descritto che: l'Esecutore che attuerà il Piano di Utilizzo sarà un soggetto (o più soggetti) incaricato da Autostrada del Brennero S.p.A., affidatario dei lavori in oggetto nonché Produttore delle terre e rocce da scavo, e/o un soggetto (o più soggetti) incaricato dai gestori dei siti di destinazione. Prima dell'inizio dei lavori saranno inviati tramite PEC i riferimenti dell'esecutore del piano di utilizzo all'autorità competente e all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente ai sensi dell'art. 17 comma 1 del DPR 120/2017.

Aspetti progettuali e urbanistici (punto 19)

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 19)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

• si ricorda che in sede di approvazione del progetto definitivo di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili dovrà essere verificata la conformità urbanistica del progetto presentando cartografici e documentali necessari alle eventuali varianti urbanistiche comunali comprensiva della relazione sulla sostenibilità ambientale e territoriale (VALSAT) al fine di acquisire il parere di competenza

• relativamente al territorio del Comune di Campogalliano.

✓ si rileva che la previsione dei bacini di laminazione funzionali alla realizzazione della 3° corsia interferisce con la previsione della nuova viabilità locale, in affiancamento alla A22, contenuta negli elaborati dello strumento urbanistico comunale vigente (PSC) adottato con Del. C.C. n. 9 del 20/02/2014 e successivamente approvato con Del. C.C. n. 77 del 29/12/2014. Premesso che allo stato attuale, riguardo a tale viabilità locale non è stata avviata alcuna fase progettuale e non si dispone di uno studio di prefattibilità, risulta non accertabile la compatibilità urbanistica del progetto in esame. Considerato che è in fase di redazione il nuovo strumento urbanistico comunale (PUG), si precisa che l'assenso al progetto sarà subordinato all'assunzione da parte della Società Autobrennero dell'onere di risolvere tali interferenze in fase esecutiva, qualora la previsione della nuova viabilità fosse confermata all'interno del PUG;

Riscontro alla richiesta:

Il Proponente conferma innanzitutto il contenuto della propria nota prot. 574/22 (prot. MiTE-2022-0002691) che si riepiloga di seguito.

Come ulteriore utile premessa, si precisa che l'osservazione riportata dalla Regione nella propria nota, qualificandola esplicitamente come una delle "osservazioni pervenute dalle Amministrazioni locali ... di cui tener conto per le successive fasi di progettazione esecutiva, di approvazione e di realizzazione del progetto". Non si tratta pertanto di un'osservazione che scaturisca da un esame degli aspetti urbanistici effettuato dagli Uffici della Regione stessa ma solo della citazione di un'osservazione di altri.

Al riguardo, si rappresenta innanzitutto che per il progetto in argomento, nonché per la risoluzione dell'interferenza con un'infrastruttura presente nel Comune di Campogalliano, si sono già svolti due procedimenti di localizzazione di opera pubblica di interesse statale, ai sensi del D.P.R. 383/1994, che hanno visto la convocazione, come modulo procedimentale, di altrettante conferenze dei servizi, entrambe conclusesi positivamente con accertamento del perfezionamento dell'intesa fra lo Stato e le Regioni interessate:

- il procedimento avviato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con nota prot. 4330 dell'08/02/2013, con successiva convocazione di conferenza con nota prot. 7025 del 29/07/2013, conclusosi con il decreto prot. 3167-22/04/2014 (allegato):

- il procedimento avviato dal MIT con nota prot. 10402 dell'11/12/2015, con successiva convocazione di conferenza con nota prot. 2393 del 14/03/2016, conclusosi con il decreto prot. 8685-27-09-2016 (allegato).

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Il primo procedimento ha riguardato il progetto generale mentre il secondo ha riguardato la risoluzione dell'interferenza con l'elettrodotto ad alta tensione SSE Beneceto – SSE AV/RFI Modena.

Com'è noto il DPR 383/1994 disciplina la localizzazione delle opere pubbliche di interesse statale e i decreti di autorizzazione di tali opere hanno per legge l'effetto di variante agli strumenti urbanistici, in quanto necessarie a ricondurre a conformità le opere rispetto a tutto l'insieme della strumentazione urbanistica e pianificatoria.

Poiché entrambi i procedimenti si sono chiusi positivamente, i decreti finali hanno comportato tale effetto anche relativamente agli strumenti urbanistici dei comuni emiliani.

In via generale, poiché il progetto attuale non ricomprende modifiche sostanziali rispetto a quanto già approvato con il decreto n. 3167-22/04/2014, non si rileva la necessità di varianti urbanistiche. La necessità di varianti urbanistiche risulta dunque essere limitata solamente a eventuali modifiche progettuali successive a quanto già approvato con i citati decreti, mentre per le parti dell'opera che sono rimaste identiche a quelle che sono già state approvate, non risulta necessaria alcuna ulteriore approvazione dal punto di vista urbanistico. Per le parti modificate, in analogia a quanto effettuato per la risoluzione dell'interferenza con l'elettrodotto, qualora la modifica richieda variazioni urbanistiche ulteriori rispetto a quelle già apportate, potranno essere attivati procedimenti ai sensi del D.P.R. 383/94, relativi alle sole parti modificate e senza necessità di ripetizione del procedimento generale relativo all'intero progetto.

Per quanto riguarda la valutazione ambientale strategica di piani e programmi ("Valsat" in Emilia-Romagna), va precisato che per opere di interesse statale che vengano sottoposte a VIA, il procedimento di valutazione ambientale del progetto ricomprende tutte le valutazioni ambientali necessarie e non è prevista l'effettuazione – in aggiunta alla VIA – anche della VAS o della Valsat di cui alla normativa regionale, che costituirebbe un'inutile duplicazione delle valutazioni ambientali.

Fermo restando che uno studio di impatto ambientale contiene già tutti gli approfondimenti specialistici del caso, non è previsto da alcuna norma e non deve dunque essere richiesta al Proponente la presentazione di ulteriori elaborati che semplicemente riproporrebbero in una diversa veste e con diversa articolazione, sostanzialmente gli stessi contenuti già previsti per lo svolgimento del procedimento di VIA.

Si chiede pertanto a codesta Autorità Competente, di non accogliere la richiesta o in subordine, di interpretarla alla luce della presente nota, limitandola alle sole modifiche al progetto già approvato in conferenza dei servizi sopravvenute successivamente.

Si viene ora alla **seconda parte** della prescrizione proposta, ossia a quella che fa riferimento al Comune di Campogalliano.

Occorre esaminare con maggiore attenzione il caso del Comune di Campogalliano, in quanto questo Comune, con nota di osservazioni del 24/11/2021 (prot. MATTM-0130901) a firma della Responsabile del Settore Servizi al Territorio, ha eccepito che *"la previsione dei bacini di laminazione ... interferirebbe con la previsione della nuova viabilità locale in affiancamento alla*

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

A22", come ripreso dal Servizio VIPSA regionale nella propria nota. A tale riguardo, è necessario ripercorrere nel dettaglio i passaggi approvativi intervenuti.

Per le opere che all'atto dell'avvio del procedimento ex DPR 383/94, di approvazione dell'opera di interesse statale, non erano conformi allo strumento urbanistico comunale vigente, la Sindaca pro tempore del Comune di Campogalliano, ha espresso parere favorevole nella Conferenza dei Servizi tenutasi il 1° ottobre 2013 (allegato).

Il Comune, successivamente alla formalizzazione del proprio parere sull'opera di interesse statale in tal modo eseguita, non ha formalizzato al MIT alcuna revisione del proprio parere.

Tuttavia, il 20 febbraio 2014, il Consiglio Comunale, con deliberazione consiliare n. 9 del 20/02/2014, ha adottato il Piano Strutturale Comunale (PSC, il nuovo strumento urbanistico previsto dalla normativa regionale) e nel farlo ha approvato anche la previsione di una "nuova viabilità" che va a interessare anche alcune aree in cui erano già stati progettati dei "bacini di laminazione" nell'ambito del progetto della terza corsia autostradale, opera di interesse statale per cui era ancora in corso la procedura approvativa.

L'iter di localizzazione dell'opera pubblica si è concluso poco dopo, il 20 aprile 2014, con l'emissione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del decreto n. 3167, mentre quello di approvazione del PSC comunale si è concluso il 22 dicembre dello stesso anno con una nuova delibera (la n. 77) del Consiglio Comunale (allegata), confermando la (allora) recentissima e opinabile previsione della "nuova viabilità".

Nel 2021 nell'ambito del presente procedimento, in base all'analisi tecnica che è stata condotta dal Settore Servizi al Territorio del Comune, è ora stata rilevata una presunta interferenza.

È evidente che nel periodo fra il 1° ottobre 2013 e il 22 dicembre 2014, non vi è stato il raccordo che sarebbe stato auspicabile fra i diversi organi del Comune che hanno da un lato (la Sindaca) espresso parere favorevole circa il progetto dell'opera di interesse statale, dall'altro (gli Uffici competenti per la redazione del PSC e il Consiglio Comunale che lo ha approvato) elaborato e approvato un nuovo strumento urbanistico che confligge con tale progetto.

Inoltre il Comune non ha assunto alcun assenso del MIT relativamente alla diversa destinazione urbanistica da esso prospettata per l'area dei bacini del progetto autostradale, definitivamente approvando nel mese di dicembre 2014 il PSC, contenente indicazioni grafiche chiaramente confliggenti con le decisioni della Conferenza e con il conforme decreto del MIT.

Se si considerasse valida la posizione del Settore Servizi al Territorio del Comune di Campogalliano, si configurerebbe la singolare situazione per cui, un Comune dopo aver assentito ad un'opera di interesse statale nell'ambito di una Conferenza dei Servizi, potrebbe sempre, in un qualsiasi momento successivo, assegnare unilateralmente alle aree interessate una diversa destinazione urbanistica, rendere così non più conforme l'opera statale da realizzare e impedirne la realizzazione o subordinare la possibilità di dare attuazione a quanto previsto nella sede concertativa già tenutasi (nel nostro caso la conferenza del 2013-14) ad un ulteriore atto concertativo da tenersi in futuro.

Ciò ovviamente confliggerebbe con la facoltà dello Stato (nella fattispecie il MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) di espletare gli iter necessari per l'affidamento dell'esecuzione delle

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

opere di proprio interesse, seguendo le esigenze connesse a tali distinti procedimenti. Risulta evidente che tale tesi è necessariamente da rigettare, in quanto farebbe venir meno il presupposto imprescindibile del principio “*pacta sunt servanda*” che sta alla base di qualsiasi attività di concertazione fra Enti.

Si ritiene pertanto non meritevole di condivisione la posizione espressa con nota di osservazioni del 24/11/2021 (prot. MATTM-0130901) a firma della Responsabile del Settore Servizi al Territorio del Comune di Campogalliano.

L'unica interpretazione ammissibile è che l'approvazione dell'opera di interesse statale mediante conferenza dei servizi e successivo decreto del MIT che ha accertato l'intesa tra Stato e Regioni, renda l'opera urbanisticamente conforme, come pertanto essa era e tuttora rimane.

Il riferimento per valutarne la conformità resta il disposto dei provvedimenti dell'Autorità statale, emessi a seguito dell'attività concertativa tra Stato e Regione e l'attività di governo del territorio attuata dal Comune senza l'assenso del competente organo statale non esplica effetti sull'opera di interesse statale, restando efficace solo limitatamente a quanto non confligge con il progetto già approvato.

Un'eventuale mancata rappresentazione grafica dell'opera nella documentazione dello strumento urbanistico locale non determina una sua non conformità e non si rende quindi necessaria alcuna “variante”.

Venendo a considerare anche la viabilità locale che il Comune ha previsto nel proprio strumento urbanistico, occorre considerare che tale previsione, risulta attualmente priva di qualsiasi verifica di fattibilità e che non è neppure stata avviata alcuna attività di progettazione al riguardo. Qualsiasi studio di fattibilità men che superficiale, che venisse attivato al riguardo, comporterebbe l'immediata scoperta del contrasto – in corrispondenza con i bacini di laminazione – con il progetto di interesse statale già approvato. E dunque da tale studio scaturirebbe la presa di consapevolezza che sarebbe necessario, quanto meno, apportare delle variazioni localizzate al tracciato della strada.

Va anche ricordato che la possibilità di realizzare la strada di interesse comunale in affiancamento all'A22, ossia all'interno della fascia di rispetto autostradale di cui agli articoli 16, 17 e 18 del d.lgs. 285/1992, in base al disposto degli articoli 21, 26 e 27 dello stesso decreto, resterebbe in ogni caso subordinata non solo al preventivo assenso della Società concessionaria autostradale ma anche, e soprattutto, a quello del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), in qualità di Amministrazione Concedente in ambito autostradale.

Da quanto è possibile dedurre, anche considerati i diversi interessi da soppesare ai fini delle valutazioni di competenza del MIMS, dovendosi rinvenire un interesse in grado di superare quello al mantenimento della fascia di rispetto autostradale libera da opere potenzialmente confliggenti con un futuro uso della fascia per fini autostradali, un assenso per un'opera di interesse locale da realizzarsi nella fascia di rispetto autostradale, potrebbe essere rilasciato solo in presenza di un notevole interesse pubblico per la strada locale e solo se non vi fossero alternative.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

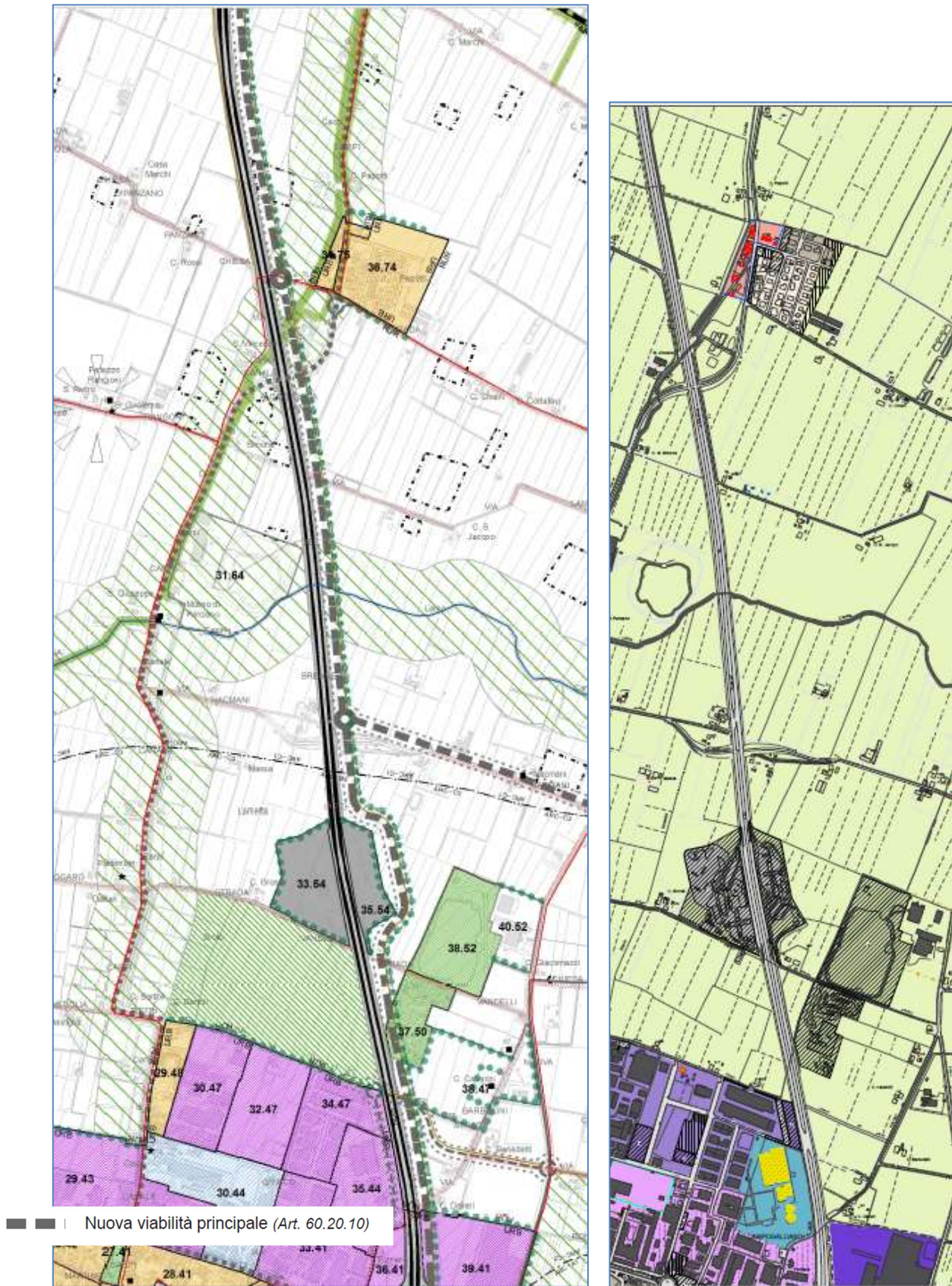
Tuttavia non è possibile riscontrare nel caso di specie nessuno dei due fattori necessari, essendo pacificamente possibile immaginare tracciati per la strada di interesse comunale che non interessano in modo così ampio la fascia di rispetto autostradale.

La possibilità di realizzare una “viabilità comunale” in affiancamento all’A22, al di là di quanto indicato nel PSC del Comune di Campogalliano, confligge con la normativa vigente in materia di tutela delle fasce di rispetto e della relativa inedificabilità, da ritenersi assoluta, indipendentemente dalla volontà/disponibilità della Società concessionaria in quanto una eventuale approvazione di tale opera rimarrebbe comunque di competenza ministeriale.

Questa disamina è stata qui fatta solo al fine di evidenziare all’Autorità Competente in materia di VIA che la disamina sopra esposta circa la conformità urbanistica dell’opera autostradale che è oggetto dell’attuale procedimento di VIA, oltre ad essere giuridicamente corretta, non comporta nemmeno alcuna sostanziale penalizzazione per il Comune, essendo oltremodo improbabile la possibilità di realizzare la nuova “viabilità locale” secondo il tracciato identificato dal comune sul PSC.

Ad integrazione di quanto sopra esposto (che riprende il contenuto della propria nota prot. 574/22) e quale aggiornamento del quadro urbanistico locale, il Proponente precisa qui che la previsione della “nuova viabilità” in affiancamento alla A22, contenuta degli elaborati dello strumento urbanistico comunale denominato PGT adottato dal Comune nel 2014, non compare piu’ negli elaborati del nuovo strumento urbanistico, denominato Piano Urbanistico Generale (PUG), adottato dal Comune con recentissima delibera del Consiglio Comunale n. 34 del 17/7/2023 (di cui si presenta di seguito uno stralcio). La criticità segnalata dal Comune nel 2021 parrebbe dunque essere in via di risoluzione.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO
SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO



Stralcio dai due strumenti urbanistici del Comune di Campogalliano
a sinistra: tavola "DI Classificazione e tutele del territorio" del PSC approvato nel 2014
a destra: la tavola "TR1-trasformabilità" del PUG dell'Unione Terre d'Argine adottato nel 2023

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

Si chiede in ogni caso all'Autorità Competente di stralciare dalle prescrizioni che verranno eventualmente impartite qualsiasi riferimento alla posizione del Comune di Campogalliano relativa a presunte non conformità urbanistiche riguardanti i bacini di laminazione e ad attività di redazione di elaborati che il Comune erroneamente presume essere necessarie.

Resta evidente che, qualora si volesse convalidare la posizione espressa da tale Comune ed evidentemente ripresa "*bona fide*" nella nota del Servizio regionale, che non aveva a disposizione tutti gli elementi (decreti del MIT, verbale della conferenza dei servizi con allegati, esatta cronologia degli atti) necessari ad una approfondita valutazione, qualsiasi provvedimento in tal senso sarebbe da ritenersi viziato e pertanto assoggettabile a impugnazione giurisdizionale.

Emissioni in atmosfera (punto 20)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 20)

#20 Il proponente riporta una valutazione qualitativa delle emissioni associate alle varie attività di cantiere e descrive gli interventi di mitigazione che intende attuare, finalizzati al contenimento e alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera anche come richiesto nella prescrizione n. 16 della Delibera di giunta n.1179/2011. In particolare, i cantieri dovranno dotarsi di impianti lavaruote all'uscita dei cantieri e sistemi di lavaggio manuale e/o bacini a diluvio, cannone nebulizzatore movimentabile per interventi puntuali in presenza di demolizioni o realizzazione di pali a minima distanza da ricettori, macchina spazzatrice per la periodica pulizia di aree di cantiere asfaltate e della viabilità pubblica interessata dai flussi dei mezzi di cantiere, autobotte dotata di ugelli per la bagnatura delle piste sterrate.

Si rimanda alla fase di progetto esecutivo la definizione dettagliata degli interventi di mitigazione di carattere gestionale/organizzativo e la predisposizione di mitigazioni specifiche che dovranno essere contenuti in un apposito Piano Operativo di Controllo delle Polveri che dovrà contenere:

- un approfondimento dell'impatto sulla componente atmosfera in termini di stima quantitativa delle emissioni di polveri derivanti dalle varie attività; tale analisi, da condurre, ad esempio secondo le "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" della Provincia di Firenze, sia sul fronte avanzamento lavori che sui cantieri fissi (di tipo A, B e per la costruzione dei bacini di laminazione) dovrà verificare la presenza di potenziali criticità presso i ricettori più prossimi alle lavorazioni e prevedere, se necessario, un monitoraggio ambientale, da condursi secondo le specifiche riportate nel capitolo relativo al PMA;*
- il proponente dovrà trasmettere ad Arpae in fase di progetto esecutivo il Piano Operativo di Controllo delle Polveri al fine della condivisione dello stesso.*

Riscontro alla richiesta:

Nell'Allegato B.2 (Approfondimenti analisi impatti componente atmosfera in fase di cantiere) sono state sviluppate valutazioni modellistiche di dettaglio relative ai flussi di traffico indotti dalle attività di cantiere e dalle lavorazioni che verranno svolte presso in cantieri fissi a supporto dell'intervento. Le valutazioni non hanno evidenziato particolare criticità, documentando contributi contenuti in corrispondenza dei ricettori più vicini alle aree di intervento.

E' stata in ogni caso ribadita la necessità da parte delle Imprese che opereranno di redigere prima dell'avvio delle attività un Piano Operativo di Controllo delle Polveri che, come richiesto, verrà preventivamente sottoposto alla verifica di ARPA Emilia Romagna.

Rumore (punto 21)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 21.1)

#21.1 Per quanto riguarda la fase di cantiere non è stato valutato l'impatto dovuto al traffico indotto in quanto si dichiara che, vista la posizione dei cantieri a ridosso dell'autostrada esistente e i flussi previsti (2 autocarri al giorno, 80 nei periodi di punta), questo contributo non risulta significativo. La DGR n. 1179/2011 richiede tuttavia: "con riferimento all'inquinamento acustico atteso in fase di cantiere, dovranno essere effettuati accertamenti strumentali da concordare con le ARPA territorialmente competenti al fine di integrare, eventualmente, gli interventi di mitigazione acustica previsti in progetto; nel caso emergano situazioni di disturbo dovute al traffico indotto, con particolare riferimento all'abitato di Spilamberto attraversato da un considerevole numero di mezzi in fase di scotico, dovranno essere presi opportuni e tempestivi provvedimenti di mitigazione".

Si ritiene non indispensabile un punto di monitoraggio del traffico indotto presso l'abitato di Spilamberto in quanto, considerando che tale abitato è interessato da flussi di traffico che provengono dalle più svariate direzioni, risulta di difficile realizzazione la precisa individuazione dei mezzi pesanti provenienti o indirizzati verso i cantieri dell'A22.

• considerando che il traffico indotto può arrivare a 80 mezzi/giorno, corrispondenti a 160 transiti, in fase di progetto esecutivo dovranno essere meglio specificati i percorsi urbani ed extraurbani di questi mezzi e quantificata la durata dei periodi in cui si verificheranno condizioni di massimo transito;

• sulla base di tali dati, dovrà essere valutata insieme ad Arpae l'opportunità di un monitoraggio acustico presso i ricettori potenzialmente più impattati, ponendo particolare attenzione ai ricettori limitrofi alle aree di cantiere e collocati in prossimità di strade secondarie di accesso ai cantieri stessi;

Riscontro alla richiesta:

E' stata effettuata una valutazione previsionale degli impatti acustici relativi ai possibili effetti del traffico indotto dai mezzi utilizzati nelle attività di cantiere, in particolar modo sulla viabilità circostante. Sono stati individuati, per l'intera tratta di intervento, complessivi 16 itinerari utilizzati dai mezzi pesanti, dai siti di lavorazione alle rispettive destinazioni, esternamente alla viabilità autostradale. Ad ogni percorso è stato assegnato il traffico esistente e l'aumento di traffico pesante previsto, indotto dai mezzi utilizzati nelle attività di cantiere. Per ogni strada interessata da incremento di traffico è stata quindi calcolata la potenza sonora derivante sia dal traffico esistente, sia dal traffico incrementato per la presenza dei mezzi utilizzati nelle attività di cantiere e sono state eseguite le opportune valutazioni. Si veda al riguardo il capitolo 7.6 dell'allegato C.1 "Relazione (ex cap.6-7 della relazione generale del SIA)".

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 21.2)

#21.2 Relativamente alla realizzazione dei bacini di laminazione è stato valutato l'impatto acustico durante la fase di cantiere che in alcuni casi risulta non trascurabile e da mitigare. Si chiede pertanto che vengano realizzate le barriere proposte in corrispondenza dei seguenti cantieri:

- cantiere BL49, nel comune di Rolo: presso l'abitazione più vicina (a 40 metri) è stato stimato un valore confrontabile (59.7 dBA) con quello dovuto alla sola autostrada; per migliorare il clima acustico presso il ricettore durante l'attività di cantiere viene pertanto posizionata, lungo il bordo dell'area di cantiere, una barriera antirumore lunga 150 metri ed alta 4.0 metri. Questa opera di mitigazione attenua il rumore al ricettore dovuto alla sola attività di cantiere di circa 7.5 dB(A);*
- cantiere BL65, nel comune di Campogalliano: per migliorare il clima acustico (livello stimato dovuto al cantiere di 57.4 dBA a fronte di un livello sonoro dovuto alla sola presenza circa 60 metri dal cantiere, verrà predisposta una barriera antirumore lunga 100 metri ed alta 4.0 metri. Questa opera di mitigazione attenua il rumore al ricettore dovuto alla sola attività di cantiere di circa 6.0 dB(A);*
- cantiere BL66 nel comune di Campogalliano: per migliorare il clima acustico (livello stimato dovuto al cantiere di 56.3 dBA a fronte di un livello sonoro dovuto alla sola presenza dell'autostrada di 58.1 dBA, con una differenza pari a 1.8 dBA), presso l'abitato di Campogalliano posto a circa 70 metri dal cantiere, verrà predisposta una barriera antirumore lunga 200 metri ed alta 4.0 metri. Questa opera di mitigazione attenua il rumore al ricettore dovuto alla sola attività di cantiere di circa 6.9 dB(A);*
- si ricorda che in tutti i casi in cui si preveda il mancato rispetto dei limiti normativi, dovrà essere prodotta comunicazione o richiesta di autorizzazione in deroga nel rispetto di quanto previsto per le attività rumorose temporanee (cantieri) nello specifico Regolamento Comunale, se presente ed aggiornato, oppure nella DGR 1197/2020. L'ottenimento dell'idoneo titolo, con l'eventuale presentazione della documentazione richiesta, dovrà essere compito della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del proponente;*

Riscontro alla richiesta:

Si conferma che saranno realizzate le barriere proposte in corrispondenza dei cantieri BL49 nel comune di Rolo, BL65 e BL66 nel comune di Campogalliano.

Gli elaborati contrattuali che saranno redatti nell'ambito della progettazione esecutiva prevedranno, a carico dell'appaltatore, qualora si preveda il mancato rispetto dei limiti normativi, l'onere di provvedere alla richiesta di autorizzazione in deroga nel rispetto di quanto previsto per le attività rumorose temporanee (cantieri) nello specifico Regolamento Comunale, se presente ed aggiornato, oppure nella DGR 1197/2020.

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 21.3)

#21.3 Relativamente alle simulazioni acustiche si evidenzia che in seguito all'aumento del traffico, si assiste ad un incremento del clima acustico rispetto alla configurazione esistente sia nello scenario programmatico che progettuale, di circa 1 dBA. L'aumento di traffico previsto tra lo scenario programmatico (senza terza corsia) e progettuale (con terza corsia), invece, non produce incrementi significativi dei livelli (+0.13 dBA).

La previsione evidenzia, nella configurazione progettuale, il superamento del limite notturno presso 102 ricettori; presso 28 di essi, il superamento è uguale o maggiore di 3 dBA.

Per mitigare questa situazione il progetto prevede 43 nuove barriere antirumore, alcune facenti parte del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore nella tratta in oggetto ai sensi del DM 29/11/2000, barriere la cui costruzione verrà anticipata e resa contestuale alla costruzione della terza corsia, altre necessarie in conseguenza degli esiti dello studio di impatto ambientale. Ciò permette di ottemperare alla prescrizione n.7 della DGR 1179/2011: "gli interventi di mitigazione acustica previsti in progetto dovranno essere posti in opera prima della realizzazione dell'ampliamento, dando la priorità alle zone vicine ai centri abitati;"

Per quanto riguarda i ricettori sensibili, non si evidenziano superamenti residui del limite diurno, ad eccezione della scuola elementare RS012 (Santa Croce - Carpi) dove si registra un lieve superamento del limite di 50 dBA (+0.8 dBA), nonostante sia già presente una barriera antirumore rispetto a tale situazione si prescrive di inserire uno specifico punto di monitoraggio come proposto per il PMA definitivo al fine di valutare eventuali interventi diretti sul ricettore scolastico.

- gli interventi di mitigazione acustica previsti in progetto dovranno essere posti in opera prima della realizzazione della terza corsia, dando la priorità alle zone vicine ai centri abitati;*
- in corrispondenza delle barriere antirumore previste dal progetto si reputa indispensabile che le stesse nelle eventuali parti trasparenti, siano dotati di colorazioni a contrasto e apposita segnaletica a righe oblique atte ad evitare la collisione per la tutela dell'avifauna presente anche con specie di interesse conservazionistico;*

Riscontro alla richiesta:

E' stato aggiunto il punto di monitoraggio RUM17 in corrispondenza della scuola elementare RS012 (Santa Croce - Carpi). Si vedano al riguardo il capitolo 4.6 dell'allegato G "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ex cap. 10 della relazione generale del SIA)" e l'allegato grafico revisionato PMA/01 "Punti di monitoraggio".

Il tema dei tempi di realizzazione degli interventi di mitigazione acustica era stato oggetto di interlocuzione con la Regione Emilia-Romagna già in precedenza.

Nello specifico, in seguito all'inserimento di una identica prescrizione nella deliberazione della Giunta Regionale n. 1179/2011, questa Società (con nota prot. 16216 del 10 luglio 2013) aveva inviato alla Regione una propria "relazione di ottemperanza alle prescrizioni" nella quale era stata dettagliatamente illustrata l'attività posta in essere al fine di recepire, per quanto possibile, tutte le prescrizioni della precedente delibera regionale. In tale relazione, relativamente alla citata prescrizione veniva illustrato quanto segue (punto n. 7):

"La scansione temporale dei lavori rappresentata nel cronoprogramma di progetto prevede, al fine di evitare la riduzione ad una sola corsia di transito per carreggiata, la necessità di ultimare gli interventi nello spartitraffico (fase 1) prima di procedere all'intervento sulle scarpate laterali (fase 2) sulla medesima tratta autostradale, sovrapponendo invece lavorazioni di fase 1 e fase 2 su segmenti diversi. Per tale motivo, ricadendo la realizzazione delle opere di mitigazione acustica in fase 2, non risulta possibile eseguire tali opere prima dell'ampliamento della piattaforma autostradale. Si sottolinea però

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE IN TRENTO

che l'apertura al traffico della terza corsia avverrà solamente a lavori completamente ultimati, sia nello spartitraffico sia sulle scarpate laterali."

In seguito all'invio della nota della Società Proponente, "il Servizio VIPSA regionale con nota NP.2013.12244 dell'1.10.2013, in relazione alla verifica di ottemperanza del progetto alle determinazioni contenute nella delibera di Giunta Regionale n. 1179/2011, ha fornito in merito un riscontro positivo con prescrizioni" (così è riportato nelle premesse alla delibera della Giunta Regionale n. 322 del 17 marzo 2014) e successivamente la Giunta Regionale, con propria delibera n. 322/2014, in occasione dell'espressione dell'assenso all'intesa Stato-Regioni sul progetto, prescriveva quanto segue, relativamente alla tempistica di esecuzione degli interventi di mitigazione acustica:

"in fase di cantiere dovranno essere attuati tutti gli interventi di mitigazione previsti in progetto al fine di contenere l'inquinamento acustico atteso, in particolare in corrispondenza dei centri abitati"

Risulta dunque evidente che il vertice dell'Amministrazione della Regione Emilia-Romagna, in merito agli interventi di mitigazione acustica, a fronte della prescrizione iniziale di porre in opera tali interventi "prima della terza corsia", ha motivatamente modificato l'indicazione, prescrivendo con il proprio successivo provvedimento di dare attuazione agli interventi "in fase di cantiere". Poiché di tale provvedimento non viene fatta menzione nella nota del 15/12/2021, si deve necessariamente presumere che non ne è stato tenuto conto nella redazione della nota medesima e che non vi è dunque nemmeno alcun motivo per considerare la stessa non più valida.

Ad integrazione di quanto sopra esposto si evidenzia che l'accoglimento della richiesta di "porre in opera gli interventi di mitigazione acustica previsti in progetto prima della realizzazione della terza corsia", comporterebbe la disponibilità di una sola corsia di transito per almeno un senso di marcia, con inevitabili pesantissime ripercussioni sulle condizioni del traffico in corso d'opera ed evidenti maggiori impatti non altrimenti mitigabili durante la realizzazione dei lavori. E' quindi evidente che la richiesta non può essere accolta.

Per quanto riguarda le barriere antirumore trasparenti, quando previste, saranno dotate di sistemi atti ad evitare fenomeni di collisione dell'avifauna. I pannelli trasparenti, al fine di proteggere l'avifauna, saranno serigrafati per coestrusione con fili neri verticali o orizzontali visibili su entrambi i lati, di spessore pari a 2 mm e interdistanza pari a 30 mm, sistema ritenuto fra i più validi in base alla linea guida "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli", emessa dalla Stazione Ornitologica Svizzera di Sempach. Si vedano al riguardo gli elaborati di progetto revisionati B.7.2.5 "Lotto 3 - Prescrizioni cromatiche" e C.12.1.3 "Lotto 1 - Prescrizioni cromatiche".

Vibrazioni (punto 22)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 22)

#22 • considerato che l'utilizzo di macchinari per la realizzazione di pali potrebbe determinare un potenziale impatto. In fase di progetto esecutivo dovranno essere specificati: i ricettori potenzialmente impattati, con particolare riferimento all'area dello svincolo con l'A1, la durata di tali lavorazioni e i provvedimenti di informazione alla popolazione che si intendono adottare.

Riscontro alla richiesta:

Al fine di ottemperare a quanto richiesto è stato predisposto (cfr. Allegato D) uno specifico Studio di Impatto Vibrazionale in cui attraverso rilievi sperimentali sono stati caratterizzati gli attuali livelli vibrazionali dell'area e attraverso stime previsionali sono stati valutati gli effetti della cantierizzazione, con particolare attenzione alle fasi maggiormente critiche, sul sistema ricettore.

Acque e sistemi di laminazione (punto 23)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 23)

#23 Si sottolinea l'importanza di mettere in atto tutte le misure di contenimento e riduzione degli impatti sulla risorsa idrica, si chiede pertanto:

- la predisposizione in fase esecutiva di un piano di emergenza per la gestione di eventuali sversamenti accidentali anche se il proponente dichiara di essere dotato di un sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001, nell'ambito del quale è stata istituita una procedura relativa alla gestione degli sversamenti accidentali (procedura n.19 prepararsi e rispondere alle emergenze ambientali);*

- le aree di sosta dovranno essere dotate di tutti gli appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale;*

- in caso di sversamenti accidentali sul suolo il proponente provveda con la rimozione del materiale contaminato secondo le procedure di legge. Qualora gli sversamenti, soprattutto se di idrocarburi, possano raggiungere le acque superficiali si ritiene importante sia mantenuta la presenza in cantiere di una dotazione di barriere galleggianti da posizionare a protezione del corpo idrico;*

In merito alla rete delle acque bianche si evidenzia che essa dovrà essere realizzata in modo da non comportare fenomeni di sovraccarico su tutti gli invasi di laminazione e garantirne, nel contempo, il corretto deflusso impedendo rigurgiti e/o inversioni di flusso. Inoltre, allo scopo di prevenire la riproduzione di insetti vettori di patologie trasmissibili, si dovranno evitare ristagni d'acqua e garantire sempre il rapido svuotamento nella rete scolante (entro le 72 ore). In alternativa è necessario prevedere sistematiche disinfestazioni e derattizzazioni delle aree di laminazione con modalità e prodotti la cui idoneità dovrà essere valutata preventivamente dal Servizio della ASL territorialmente competente. È necessario, infine, che la zona dell'invaso di laminazione sia resa inaccessibile alle persone mediante idonea recinzione.

Per quanto attiene gli aspetti quantitativi, si condivide col proponente sulla necessità di mantenere l'invarianza idraulica per l'intero tratto di ampliamento della sede stradale, limitando i possibili effetti di aggravio delle piene legati alla urbanizzazione e all'impermeabilizzazione dei suoli conseguente alle trasformazioni di uso del suolo a carico della infrastruttura. Eventuali aggravii sul sistema dei corpi idrici recettori, dovranno essere preventivamente concordati con i gestori del reticolo idrografico interessato.

Si ricorda infine che ai sensi dell'art. 133 del RD 368/1904 dovranno essere rispettate le distanze di rispetto dalle opere in progetto, dai canali consorziali a cielo aperto o in tubazione.

Riscontro alla richiesta:

Si prende atto delle richieste che hanno la natura di prescrizioni da attuarsi nelle successive fasi dello sviluppo dell'iter di progettazione e realizzazione dell'opera.

Campi elettromagnetici (punto 24)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 24)

#24 Il progetto di ampliamento alla terza corsia prevede la realizzazione di due dorsali per il trasporto e la distribuzione di energia elettrica (una in media tensione ed una in bassa tensione) e di quattro dorsali per la trasmissione dati via fibra ottica, ma poiché rispetto agli impatti connessi all'emissione di campi elettrici e magnetici conseguenti alla realizzazione dell'infrastruttura elettrica di trasporto e distribuzione dell'energia elettrica non risulta essere presente alcuna informazione all'interno della documentazione depositata, si fornisce la seguente prescrizione:

- produrre un rapporto tecnico in fase esecutiva che documenti il rispetto dei requisiti previsti dal DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti";*
- tale rapporto tecnico dovrà contenere anche tutti gli elementi utili per consentirne la verifica da parte di Arpa, come ad esempio tipologia del cavo MT (elicord, unipolari, ecc), geometria di posa, portata in corrente in servizio normale, tipologia delle cabine MT/BT, potenza dei trafo installati, DPA, ecc*

Riscontro alla richiesta:

Si prende atto delle richieste che hanno la natura di prescrizioni da attuarsi nelle successive fasi dello sviluppo dell'iter di progettazione e realizzazione dell'opera.

Inquinamento luminoso (punto 25)

Richiesta della Regione Emilia-Romagna:

(Punto non numerato nella lettera della Regione. Numero attribuito: 25)

#25 • in fase di progetto esecutivo dovrà essere redatto uno specifico elenco, corredato di relativi elaborati grafici, delle Zone di particolare protezione dall'Inquinamento luminoso coinvolte nella realizzazione dell'opera

Riscontro alla richiesta:

Si prende atto delle richieste che hanno la natura di prescrizioni da attuarsi nelle successive fasi dello sviluppo dell'iter di progettazione e realizzazione dell'opera.