

Perrone Raffaele



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

Da: provinciadi Reggio Emilia@cert.provincia.re.it
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it
Oggetto: (Rif: 2012/65024 PROT) PARERE RELATIVO ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA, DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13
Allegati: ALLEGATO 1.PDF; ALLEGATO 2.pdf; ALLEGATO 3.pdf; parere_cispadana.pdf (1).p7m; SEGNATURA.XML





PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Pianificazione Territoriale, Ambiente e Politiche Culturali
U.O. Valutazione d'Impatto Ambientale e Politiche Energetiche
Piazza Gioberti, n. 4 - 42121 Reggio Emilia - c.f. 00209290352
Tel 0522.444249 - Fax 0522.444248
E-mail: g.ferrari2@mbox.provincia.re.it - Web: <http://www.provincia.re.it>

c.a. **Regione Emilia-Romagna**
Servizio Valutazione d'Impatto e
Promozione Sostenibilità Ambientale
Viale della Fiera, n. 8
40127 Bologna (BO)

**Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare**
Direzione generale per le valutazioni
ambientali
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 Roma

Oggetto: Parere relativo alla Valutazione d'Impatto Ambientale del "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13".

Si trasmette il seguente parere che, conformemente a quanto approvato con Delibera di Giunta Provinciale 332 del 6/12/2012, contiene le determinazioni della Provincia di Reggio Emilia rese ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D. Lgs.152/06 in riferimento alla Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana e relative opere di adduzione.

PREMESSO CHE

Quanto espresso nella presente nota discende dalla precedente procedura della Conferenza di Servizi preliminare sul Progetto Preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana, indetta dalla Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'art. 14 bis della L.241/1990, ed dagli accordi definiti negli appositi tavoli di concertazione regionale, tenutisi collateralmente alla citata Conferenza di Servizi preliminare. Nel testo di seguito si fa pertanto riferimento alla Conferenza preliminare sopracitata e agli accordi sottoscritti con la Regione Emilia-Romagna, che hanno contribuito al buon esito dei processi;

come già espresso nell'ambito della Conferenza preliminare, si evidenzia che la realizzazione della infrastruttura viaria, sia nell'ambito del territorio provinciale che nell'ambito extraprovinciale, è auspicata in quanto ritenuta importante per incrementare l'accessibilità ed i rapporti con le comunità locali, indispensabile per favorire le connessioni dall'ambito locale a quello nazionale ed europeo, sia per la mobilità delle persone sia per i settori produttivi e commerciali;

altresi sono essenziali le risoluzioni delle interferenze di tali infrastrutture con i territori e le comunità locali, risoluzioni che devono trovare risposta nell'ambito delle procedure di valutazione ambientale, finalizzate al migliore inserimento delle opere nel contesto territoriale e alla mitigazione e compensazione degli effetti prodotti dall'inserimento nel territorio di nuove infrastrutture;

in base all'Accordo stipulato in data 12 settembre 2011, tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Reggiolo, Rolo, Luzzara, Brescello, Guastalla, la "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22 anche in complanare al tracciato autostradale" in comune di Reggiolo e la "Variante sud di Rolo verso Novi di Modena, dallo svincolo tra la S.P.4 e Via Cantonazzo fino al confine del territorio comunale, con allargamento del tracciato esistente e collegamento al comune di Novi" rientrano nelle opere di viabilità complementari di **priorità 1**, ricadenti nella rete di interesse regionale, definita all'art. 163 comma 2 della LR 3/1999 e per le quali c'è l'impegno regionale di inserimento nella programmazione ex art.164 bis della L.R. 3/99 come indicato nella Delibera di Giunta Regionale n° 482 del 23/04/2012. Si evidenzia pertanto nei confronti della Regione Emilia-Romagna l'importanza di procedere a una più puntuale definizione del finanziamento, essendo già in fase di svolgimento la progettazione a cura della Provincia, ai fini della realizzazione di tali infrastrutture in concomitanza con lo svolgimento dei cantieri dell'opera principale dell'autostrada Cispadana. Tali varianti e la contemporaneità delle realizzazioni con la Cispadana sono assolutamente necessarie per l'utilizzo dell'asse cispadano medesimo e per i suoi rapporti con la rete viaria esistente. L'assenza di tali opere di infrastrutturazione avrebbe, infatti, una forte incidenza sulla funzionalità complessiva del sistema viario, sia sul territorio che sulle comunità locali. Questa considerazione ha ancora più valore dopo il sisma che ha colpito la zona, in quanto il continuo passaggio di automezzi anche pesanti attraverso i centri abitati, come nel centro di Rolo, rende ancora più precaria la situazione degli edifici danneggiati.

DATO ATTO CHE

L'autostrada Regionale Cispadana, nella configurazione progettuale definitiva, si estende nell'ambito amministrativo della Regione Emilia-Romagna ed interessa le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara e 13 territori comunali.

Il tracciato percorre trasversalmente, con direzione prevalente Ovest – Est, ed a quote comprese tra i 10 e i 19 m s.l.m., il quadrante nord orientale della pianura emiliana. La nuova autostrada presenta una lunghezza complessiva di circa km 67,7, con inizio nel Comune di Reggiolo (RE), in prossimità dell'attuale casello sull'autostrada A22 "del Brennero", e termine nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud dell'Autostrada A13 "Bologna – Padova" e raccordo con la superstrada "Ferrara – Porto Garibaldi";

L'Autostrada prevede quattro nuove autostazioni e due aree di servizio, oltre a due svincoli di interconnessione con le autostrade A22 ed A13, posti, come detto, all'inizio e alla fine del raccordo autostradale in progetto;

la sezione autostradale è di categoria A in ambito extraurbano a 2+2 corsie di marcia, avente larghezza minima di 25,00 m e composta da due carreggiate, ciascuna organizzata con due corsie di marcia di 3,75 m oltre ad una corsia di emergenza di 3,00m;

nella provincia di Reggio Emilia il progetto assoggettato a VIA prevede in comune di Reggiolo la realizzazione della viabilità locale di collegamento alla nuova autostazione di Reggiolo-Rolo, dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A22 e di un tratto autostradale della lunghezza di 1 km circa, ed in comune di Rolo un tratto autostradale della lunghezza di circa 1 km;

nell'ambito del progetto si prevede inoltre di realizzare in provincia di Reggio Emilia due tratti di viabilità di adduzione al nuovo sistema autostradale, a completamento dell'asse Cispadano fino alla provincia di Parma:

- D02, Variante alla SP n°41 in corrispondenza del tracciato Cispadano - tratto tra SP n° 60 e Brescello (che interessa il comune di Brescello);
- D03, Cispadana tra la SP n°2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex SS n°62 "della Cisa" (che interessa i comuni di Luzzara e Reggiolo).

CONSIDERATO CHE

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Reggio Emilia, approvato con DCP n. 124 del 17/06/2010 (PTCP 2010), è lo strumento di riferimento di rango provinciale per il sistema di vincoli e tutele ambientali e territoriali; come riportato nell'art. 2 comma 2 lettere b) e d) delle Norme di Attuazione, il PTCP 2010 della Provincia di Reggio Emilia:

- assume, per il territorio provinciale, il valore e gli effetti del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI) ai sensi dell'art. 21 comma 2 della L.R. 20/2000;
- costituisce adeguamento e perfezionamento per il territorio provinciale del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA);

in riferimento al PTCP 2010 della Provincia di Reggio Emilia non si rilevano elementi ostativi alla realizzazione del progetto, a condizione che il proponente osservi quanto di seguito riportato nelle prescrizioni.

Il Piano di Tutela e risanamento della Qualità dell'Aria (PTQA) della Provincia di Reggio Emilia, approvato con DCP n. 113 del 18/10/2007, è lo strumento di riferimento per quanto attiene nello specifico al tema della qualità dell'aria;

in riferimento al PTQA, l'area interessata dal progetto ricade in zona A (dove esiste il rischio di superamento dei valori limite sull'inquinamento di lungo periodo). Viste le caratteristiche del progetto descritte negli elaborati, non si rilevano elementi ostativi alla sua realizzazione a condizione che il proponente metta in atto idonee misure compensative volte a tutelare la qualità dell'aria e più in generale le condizioni ambientali dei territori, a favore delle comunità locali, come di seguito indicato nelle prescrizioni.

VALUTATO CHE

Per la procedura di VIA dell'infrastruttura, la Provincia ha attivato un percorso di collaborazione e cooperazione fra gli Enti ed Aziende coinvolti, invitando ad appositi incontri i Comuni di Rolo, Reggiolo, Luzzara, Brescello e Guastalla, l'A.R.P.A. Sezione di Reggio Emilia, il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, il Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in destra Po, AUSL-Dipartimento di Sanità Pubblica di Reggio Emilia, che ha consentito un congiunto approfondimento delle tematiche e confronti trasversali per le

valutazioni sulle interferenze delle opere rispetto al contesto territoriale e le relative implicazioni sulle realtà locali e sulle condizioni ambientali;

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

SI CHIEDE

di recepire quanto evidenziato in premessa a proposito delle opere di viabilità complementari di priorità 1 di cui al citato accordo del 12/9/2011 tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Reggiolo, Rolo, Luzzara, Brescello, Guastalla, evidenziando che occorre procedere a una più puntuale definizione del finanziamento, essendo già in fase di svolgimento la progettazione a cura della Provincia, ai fini della realizzazione di tali infrastrutture in concomitanza con lo svolgimento dei cantieri dell'opera principale dell'autostrada Cispadana. Tali varianti e la contemporaneità delle realizzazioni con la Cispadana sono assolutamente necessarie per l'utilizzo dell'asse cispadano medesimo e per i suoi rapporti con la rete viaria esistente, e senza le quali si avrebbe invece una forte incidenza sulla funzionalità complessiva del sistema viario e sul territorio e sulle comunità locali,

SI ESPRIME

parere **favorevole** alla realizzazione dell'opera in esame a condizione che vengano rispettate le seguenti **prescrizioni**:

Infrastrutture e viabilità

- 1) in riferimento alla sopracitata "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est dell'abitato fino ad ovest dell'A22, anche in complanare al tracciato autostradale" in comune di Reggiolo, si evidenzia che il tracciato dell'infrastruttura Cispadana, indicato nel progetto definitivo, non tiene in considerazione la possibilità di inserire in fregio ad esso la citata Variante di Villanova di Reggiolo.

Si evidenzia altresì che in alcuni tratti, in particolare in prossimità di strada Fantozza, lo spazio lasciato a nord del tracciato della Cispadana per l'affiancamento del tracciato della Variante non sembra essere sufficiente, anche in relazione a possibili sviluppi e ampliamenti futuri della Cispadana stessa.

Inoltre in corrispondenza dello svincolo Reggiolo-Rolo occorre mantenere lo spazio per il passaggio della Variante sotto allo svincolo medesimo, utilizzando l'esistente sottopasso e parte dell'area di sedime dell'attuale casello autostradale (che verrà dismesso) per consentire il raccordo della Variante con la S.P.43. In aggiunta, si chiede che il progetto definitivo venga integrato con il prolungamento degli scollari dei sottopassi, e con la messa in protezione degli eventuali sottoservizi, al tracciato

- autostradale cispadano in modo da consentire l'attraversamento anche da parte della citata Variante a sud di Villanova in quanto ad essa complanare (allegato 1);
- 2) si segnala che non si tiene in considerazione che lo spostamento del casello Rolo Reggiolo, come ora posizionato nel progetto definitivo, rende particolarmente difficoltoso l'accesso da parte dei veicoli provenienti da sud (dal capoluogo e dalla maggior parte dei comuni reggiani) e vanifica la motivazione fondamentale del PTCP che ha individuato la seconda area produttiva provinciale Rolo Fabbrico in virtù della sua vicinanza e facilità di accesso la casello. Si chiede pertanto di prevedere un accesso più diretto e scorrevole al casello, come evidenziato nel successivo punto 18 del presente documento.
 - 3) nei casi in cui il tracciato della Cispadana prevede l'intersezione con strade comunali o provinciali di ridotta sezione, come ad esempio nel caso di via Fermi (Comune di Luzzara), si chiede di prevedere gli opportuni allargamenti di dette strade comunali, in prospicenza dell'intersezione (sia rotatoria sia altro tipo di intersezione), ai fini della sicurezza dei veicoli che ivi si immettono;
 - 4) circa l'inserimento dei portali di presegnalazione degli svincoli per uscita/entrata da/per la viabilità esistente, si richiede di fornire indicazioni anche per il progetto della viabilità di adduzione della Cispadana; si chiede altresì la rappresentazione di tali portali e loro ubicazione su apposite tavole di progetto, in quanto manca la relativa tavola della segnaletica nell'ambito del progetto della viabilità di adduzione;
 - 5) per garantire la sicurezza degli operatori stradali durante i lavori/interventi di manutenzione e controllo si ritiene che sia indispensabile prevedere la realizzazione di un marciapiede di servizio in corrispondenza delle opere d'arte dell'asse cispadano;
 - 6) si segnala l'importanza di mantenere l'accessibilità ai fondi agricoli studiando anche le specifiche soluzioni per i casi segnalati dai Comuni. Si sottolinea la necessità di realizzare accessi e reti viabilistiche di servizio al cantiere tenendo anche conto, nella loro distribuzione, della loro rifunzionalizzazione come piste di servizio ai fondi agricoli. In particolare, si segnala che sul territorio reggiano oggetto dell'intervento le strutture dei poderi si sviluppano secondo una giacitura con orientamento circa nord-sud che viene tagliata trasversalmente dall'asse cispadano creando notevoli difficoltà di raggiungimento e criticità gestionali per i continui spostamenti fra i vari appezzamenti di terreno da parte delle aziende agricole. In tale contesto si evidenzia la necessità di realizzare sottovie interpoderali alla Cispadana, per consentire il passaggio dei mezzi agricoli vincolati dalle esigenze di conduzione dei fondi ad un transito frequente seppur discontinuo, indicando che esse siano possibilmente progettate con soluzioni tecniche e accorgimenti di sicurezza utili per estenderne l'utilizzo alla viabilità ciclopedonale,;
 - 7) nell'ambito delle valutazioni inerenti il rapporto fra le opere ed il territorio sono anche pertinenti le relazioni delle opere con la viabilità provinciale e comunale, esistente e prevista. In questo contesto, più in generale, si evidenzia l'importanza di un condiviso equilibrio fra la possibilità di adduzione e diramazione del traffico da e verso i vari centri abitati, il mantenimento delle connessioni viarie fra le frazioni e la garanzia del mantenimento di un'alta funzionalità trasportistica e di una rapida velocità di percorrenza della nuova infrastruttura Cispadana, in analogia a quella dei tratti recentemente realizzati. Occorre evitare, per quanto possibile, gli incroci a raso e

l'eccessiva frammentazione del flusso del traffico con l'inserimento di rotatorie ravvicinate, interessate, per altro, dal transito quotidiano di veicoli lenti e mezzi agricoli, le cui interferenze sono causa frequente di incidentalità.

Comune di Brescello

- 8) intersezione con via Viazza e via Imperiale Inferiore: relativamente alla rotatoria già prevista fra la Cispadana, Via Viazza e Via Imperiale inferiore, si ritiene che tale soluzione progettuale non sia adeguata a risolvere l'interferenza in quell'area ed anzi essa crei una frammistione della circolazione veicolare strettamente locale e agricola con i flussi di attraversamento principali che caratterizzano la Cispadana in tale zona; si richiede pertanto la realizzazione di un sottopasso, escludendo l'accesso diretto in autostrada;
- 9) richiamando quanto detto nell'ambito degli aspetti viabilistici di ordine generale per i marciapiedi di servizio, e facendo anche riferimento alla richiesta presentata dal Comune di Sorbolo per la realizzazione di una pista ciclopedonale a fianco del tracciato stradale tra il medesimo comune e il comune di Brescello (rif. ID 48.1 della Relazione di Ottemperanza), si evidenzia che, nel caso specifico del ponte sul Torrente Enza, di confine fra la Provincia di Reggio Emilia e quella di Parma, detti marciapiedi di servizio possano essere configurati in modo da assumere anche funzione di pista ciclopedonale. Tale predisposizione, più in generale, si pone quale carattere progettuale indifferibile nell'ambito del futuro sviluppo dei collegamenti ciclopedonali a livello provinciale ed interprovinciale.

Comune di Luzzara

- 10) svincolo "destra-destra" su via Bosa est: essa si configura come accesso secondario alla zona industriale "Bacchiellino" e come via di collegamento indispensabile verso Guastalla in alternativa allo svincolo previsto in progetto sulla via S. Anna; ai fini della sicurezza dell'attraversamento, si evidenzia l'importanza di prevedere un cordolo, a separazione delle carreggiate, nella mezzeria dell'infrastruttura per evitare che i veicoli provenienti dalla rotatoria (direzione ovest - est) si immettano con una svolta a sinistra nello svincolo destra-destra; si chiede inoltre di prevedere una corsia di accelerazione sullo svincolo in modo da rendere più agevole l'immissione nel tratto autostradale Cispadano;
- 11) asse viario via Negre-Via Lanzoni- Via Fosse Ardeatine: data la vicinanza delle due intersezioni a raso, su via Fermi e su via Negre, per evitare l'incidenza sulla funzionalità viabilistica dell'autostrada Cispadana in quest'area, considerando che tale asse si configura come principale collegamento tra le frazioni di Villarotta e Casoni, si chiede la realizzazione di un sottopasso;
- 12) intersezione a raso della Cispadana su via Fermi: in luogo dello svincolo destra-destra previsto nel progetto preliminare è stata inserita una rotatoria in progetto definitivo. Confermando la validità della scelta progettuale attuata per via Fermi, si sottolinea che essa si colloca in stretta prossimità della rotatoria prevista all'intersezione tra la Cispadana e l'asse viario via Negre-via Lanzoni-via Fosse Ardeatine, evidenziandosi così l'esigenza del sottopasso già riferita al precedente punto;

Comune di Reggiolo

In riferimento all'osservazione presentata dal Comune sulla risoluzione delle interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggiolo -Tagliata che dell'autostrada, si ritiene che, alla luce della molteplicità dei punti di attraversamento dell'autostrada Cispadana da parte della viabilità locale, comunale e provinciale, occorra formulare un progetto che possa essere inquadrato all'interno di una visione globale delle dinamiche di fruizione del territorio e che alterni soluzioni progettuali per la connessione della viabilità locale, indipendenti dal tracciato cispadano, ad intersezioni finalizzate all'accesso diretto sulla nuova arteria viabilistica; all'interno di questo progetto che supera il particolarismo della singola interferenza emerge quanto di seguito dettagliato negli specifici casi di:

- 13) interferenza con via Spallanzani: il passaggio lungo via Spallanzani si configura prioritariamente quale collegamento finalizzato all'accessibilità ai fondi agricoli e agli spostamenti bicicletta ciclopedonali. Si chiede di prevedere un sottopasso o sovrappasso per l'attraversamento (sia da parte dei mezzi agricoli sia per il passaggio ciclopedonale). E inoltre necessario prevedere le piste laterali per il raggiungimento delle proprietà agricole in linea con quelle previste su via Margonara;
- 14) interferenza con via Margonara: le strade di arroccamento indicate nel progetto definitivo sono ritenute rispondenti all'esigenza di accessibilità locale, tuttavia la sola presenza delle strade di arroccamento, collegate alla rotatoria di via Pandelici prevedono l'attraversamento anche da parte dei mezzi agricoli e delle biciclette della rete infrastrutturale cispadana, che si configura come una arteria principale di collegamento diretto. Tale situazione incide sulla funzionalità dell'asse e sulla sicurezza. Si chiede pertanto la realizzazione di sottopasso ciclopedonale e per i mezzi agricoli;
- 15) interferenza con strada Rizza: si ritiene che la risoluzione dell'interferenza con intersezione a raso che consente molteplici direzioni di svolta non sia efficace ai fini viabilistici in quanto pone un'interruzione alla priorità del traffico sull'arteria Cispadana e, soprattutto, non garantisce la sicurezza degli utenti; una soluzione progettuale che preveda uno scavalco con sottopasso o sovrappasso, sia ciclopedonale che veicolare, consente la permeabilità richiesta senza incidere sulla sicurezza e funzionalità dell'asse cispadano;
- 16) sottovia su strada Fantozza: accogliendo l'osservazione esplicitata nella relazione di ottemperanza del progetto Definitivo, si segnala, in relazione alla opera complementare definita in accordo di programma, il manufatto di sottopasso andrà dimensionato opportunamente per consentire lo scavalco di strada Fantozza anche da parte della Variante di Villanova, da realizzarsi in fregio all'autostrada Cispadana;
- 17) Necessità di migliorare l'accessibilità, in termini di sicurezza, della zona industriale Ranaro in funzione del prevedibile considerevole aumento di traffico proveniente da sud sulla S.P. 44, procedendo in tal senso nell'ambito di approfondimenti conoscitivi. L'attuale ingresso è assicurato mediante incrocio a T posizionato a ridosso di una curva con ridotta visibilità;

Comune di Rolo

18) come già segnalato, relativamente alla viabilità di collegamento e accesso al casello autostradale, si evidenzia che i flussi veicolari provenienti da sud (dal capoluogo e dalla maggior parte dei comuni reggiani) sono soggetti a percorsi particolarmente tortuosi ed articolati e con una sequenza ravvicinata di rotonde che creano inevitabilmente difficoltà per il raggiungimento del casello ed allungano i tempi di percorrenza, riducendo eventualmente così i benefici dell'arteria viaria Cispadana stessa. Si chiede di effettuare specifici approfondimenti conoscitivi per individuare un collegamento viario che faciliti e renda più diretta la connessione al casello, condividendone il tracciato con i Comuni di Reggiolo e Rolo e la Provincia di Reggio Emilia e di elaborare il relativo progetto definitivo, entro l'inizio dei lavori per la Cispadana nei citati comuni.

Pianificazione territoriale

19) con riferimento al Sistema delle tutele storico-archeologiche si ritiene che il progetto definitivo non risponda pienamente a quanto richiesto dalla Provincia in sede di valutazione del progetto preliminare. In particolare non sono state adeguatamente valutate soluzioni tipologiche o planoaltimetriche del tracciato tali da minimizzare le interferenze con la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll in Comune di Reggiolo (viabilità di adduzione tratto Luzzara-Reggiolo). Tali strutture, come specificato dall'art. 50 delle NA di PTCP, sono costituite da sistemi storico paesaggistici non urbani afferenti ai principali insediamenti storici (ville, corti agricole, castelli,...) che conservano elementi ancora oggi riconoscibili della organizzazione storica di vaste porzioni di territorio (allegato 2). L'oggetto della tutela non è solo la villa con il suo parco ma tutta l'area storicamente e paesaggisticamente correlata ad essa. La struttura territoriale di Palazzo de Moll ha come elemento ordinatore storico il viale principale della villa che, attraversando in senso longitudinale tutta l'area, collega la villa stessa alle due corti rurali e genera l'orientamento della struttura poderale. Il tracciato viabilistico in esame nell'attraversare l'area interessata dalla tutela si sovrappone ai segni territoriali esistenti compromettendone la percezione e la permanenza nel tempo. Al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera si chiede pertanto:

- di adottare per l'area in esame una soluzione altimetrica a quota inferiore rispetto a quella prevista in progetto in maniera da tutelare al massimo l'intervisibilità tra le componenti della struttura territoriale;
- di prevedere misure compensative consistenti nella riqualificazione paesaggistica dell'area rafforzando il segno ordinatore della struttura territoriale mediante piantumazione di un doppio filare arboreo disposto in senso sud-ovest nord-est lungo la viabilità campestre esistente su entrambi i lati della nuova infrastruttura;
- di adottare per la viabilità poderale di collegamento rurale una soluzione che si appoggi sui tracciati storici esistenti evitando di attivare ulteriori processi di rimozione. Si precisa che le strade poderali e interpoderali dovranno avere larghezza non superiore a 4 metri lineari;
- di valutare la necessità di realizzare una nuova viabilità poderale complanare alla corsia sud della strada di progetto o, qualora ritenuta necessaria, di prevederne la connessione alla viabilità ordinaria evitando di attraversare la zona tutelata;

20) con riferimento alla Rete ecologica provinciale (REP) si rileva che, per i tratti relativi alla viabilità di adduzione, la tematica non è stata sufficientemente approfondita limitandosi:

- alla redazione di una carta della rete ecologica che sovrappone l'infrastruttura agli elementi della rete ecologica provinciale, rappresentati in maniera schematica e peraltro non esaustiva (manca infatti il corridoio secondario pianiziale in comune di Brescello);
- alla individuazione cartografica dei punti di permeabilità faunistica previsti in corrispondenza dell'attraversamento di fiumi e canali individuati come corridoi ecologici fluviali.

Si chiede pertanto:

- di prevedere sottopassi per il passaggio della fauna terrestre adeguatamente distanziati anche lungo la viabilità di adduzione, in particolare nei punti in cui essa attraversa gli altri corsi d'acqua o canali presenti sul territorio (ad esempio il cavo Bovino in prossimità di Villarotta);
- di potenziare la fascia arborea arbustiva di ambientazione dell'infrastruttura con funzione di corridoio ecologico, soprattutto in prossimità dell'attraversamento di corridoi ecologici e lungo il tratto della viabilità di adduzione D02, dove il progetto di REP prevede un corridoio secondario pianiziale;

21) si raccomanda che in fase di realizzazione dell'opera sia posta particolare attenzione alla conservazione degli elementi del sistema forestale boschivo presenti, quali esemplari arborei meritevoli di tutela e filari tutelati;

22) con riferimento agli aspetti relativi all'approvvigionamento dei materiali (poli estrattivi e centri di produzione) si sottolinea che:

- per quanto concerne il polo PO011 Boretto, se da un lato appare tecnicamente fattibile il recepimento nel PAE comunale della previsione di PIAE in tempi compatibili con la effettiva realizzazione delle opere, dall'altro si rileva come la previsione stessa, inserita dal PIAE 1996 e confermata nel PIAE 2004, appaia realisticamente di difficile attuazione;
- alla luce delle attuali condizioni del mercato, potrebbe essere utile esplorare la possibilità di approvvigionamento di terre per rilevati e riempimenti anche dal polo PO015 di Luzzara (residuo argille limose al 31/12/2011 184.963 mc) e dal polo PO107 di Reggiolo (residuo argille limose al 31/12/2011 101.031 mc); i Consigli comunali di Luzzara e Reggiolo hanno recentemente approvato atti di indirizzo per richiedere alla Provincia una variante al PIAE che assegni nuovi quantitativi ai poli estrattivi già presenti nei rispettivi territori comunali;

In considerazione di quanto sopra riportato, ferma restando la titolarità della Regione sia per gli aspetti di disciplina delle attività estrattive che per il percorso autorizzativo del progetto a valle del provvedimento di VIA, si ritiene che le previsioni già inserite nel PIAE/ PAE comunali e quelle in fase di elaborazione possano garantire i quantitativi necessari per la realizzazione dell'infrastruttura in progetto; pertanto non si condivide la proposta di percorso contenuta nella "Appendice II - Proposta di indirizzo per l'attivazione di una variante specifica ai piani di settore vigenti in materia di attività estrattive" che, per la Provincia di Reggio Emilia, riguarderebbe i Comuni di Reggiolo, Rolo e Fabbrico;

- 23) con riferimento a quanto contenuto negli elaborati rispetto alla valutazione della pericolosità sismica si ritiene necessario precisare che:
- pur condividendo la metodologia utilizzata per la definizione del terremoto di progetto, si chiede, a fini cautelativi, di utilizzare una Magnitudo di almeno 5.4, per le verifiche di liquefazione.
 - poiché la progettazione prevede la realizzazione di opere in rilevato e considerate le recenti disposizioni introdotte dalla DGR 1051/2011 e dalla DGR 1302/2012 per gli strumenti urbanistici di pianificazione e attuativi, si chiede di valutare la frequenza naturale dei terreni al fine di escludere o minimizzare eventuali fenomeni di risonanza che potrebbero gravare sulle prestazioni attese per le strutture previste dalla progettazione;

Aspetti ambientali

- 24) con riferimento alla qualità dell'aria, considerato il contributo emissivo atteso derivante dall'esercizio dell'Autostrada Regionale Cispadana, lungo l'infrastruttura autostradale e la relativa viabilità di accesso, oltre a quanto richiesto in riferimento alla rete ecologica provinciale – vedi punto 20, dovranno essere realizzate ulteriori fasce boscate compensative e/o piantumazione di essenze arboreo/arbustive con apparato fogliare in grado di massimizzare gli effetti di trattenuta degli inquinanti, sulla base anche di indicazioni specifiche fornite dai Comuni territorialmente competenti. A tal fine il proponente dovrà elaborare un progetto esecutivo di tali opere compensative sottoponendolo preliminarmente ai fini della validazione a Provincia di Reggio Emilia e Comuni territorialmente interessati;
- 25) le acque reflue industriali derivanti dalla fase di cantiere relativa alla realizzazione dei tratti di viabilità di adduzione D02 e D03 dovranno essere trattate prima dello scarico in acque superficiali mediante adeguato impianto di depurazione ai fini del rispetto dei limiti di tab. 3 all. 5 del D.Lgs. 152/06. Nel caso in cui tali acque vengano prelevate e trasportate tramite autobotte dovranno essere gestite come rifiuto;
- 26) la rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma autostradale dovrà essere realizzata così come previsto nel progetto presentato; tale rete dovrà essere estesa anche all'area interessata dal nuovo casello di Reggiolo e, visto quanto previsto al cap. 7 "Altre condotte separate per l'immissione delle acque meteoriche di dilavamento nel reticolo scolante" della DGR dell'Emilia Romagna 286/2005, ai tratti di viabilità di adduzione D02 e D03;
- 27) sugli impianti di trattamento dovranno essere svolti periodici interventi di manutenzione, in particolare dovranno essere pulite le vasche di accumulo e di sedimentazione, dovrà essere controllato il livello degli olii presenti nei disoleatori. Dovrà essere inoltre verificato periodicamente il buon funzionamento della paratoia mobile a controllo remoto da azionare in caso di sversamento accidentale;
- 28) si rileva che il nuovo casello autostradale in progetto e il "campo base di Reggiolo" sono previsti nei pressi dell'area della zona industriale "Rame" (Comune di Reggiolo) e che il parere del Consorzio di Bonifica delle Terre dei Gonzaga in Destra Po, prot. n. 5964 del 2/11/2012 (allegato 3), segnala nell'intera area di interesse possibili future criticità idrauliche connesse anche alle acque meteoriche derivanti dall'area in cui sono previsti il nuovo casello ed il "campo base" sopracitati. In osservanza del principio dell'invarianza idraulica, considerato che in tali corpi idrici superficiali

recapitano attualmente anche le acque nere provenienti dalla zona industriale "Rame", visti i contenuti del parere AUSL RE 2012/0111622 del 6/12/2012, anche al fine di escludere possibili criticità si chiede, considerato il significativo apporto in acque superficiali derivante dalle opere in progetto, di realizzare il collegamento tra la zona industriale Rame e la zona industriale Ranaro;

29) l'asse infrastrutturale cispadano si inserisce in un tessuto territoriale creando, a volte, separazione fra contesti abitativi consolidati nel tempo. Le piste ciclopedonali, favorendo la mobilità sostenibile, possono consentire collegamenti locali di valenza comunale e tra frazioni e località poste fra diversi comuni, favorendo gli spostamenti verso i luoghi di lavoro/studio ed altre.

In questo contesto, si chiede di implementare la previsione di piste ciclabili non solo sfruttando le piste di cantiere ma anche progettando tracciati dedicati in grado di connettere le funzioni e le reti già presenti sul territorio.

In particolare al fine di ridurre l'ulteriore frammentazione della frazione di Villanova (comune di Reggiolo) a causa dell'opera in progetto e di garantire la necessaria connessione funzionale si chiede di prevedere la realizzazione di un collegamento ciclopedonale per i percorsi casa-lavoro tra la frazione di Villanova e le zone industriali limitrofe (Ranaro - Rame) oltre che con il centro abitato del comune capoluogo di Reggiolo. Il tracciato ed il progetto delle piste ciclopedonali dovrà essere definito in accordo con il Comune di Reggiolo;

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

31) In riferimento al tema dell'impatto acustico e delle eventuali ulteriori misure di mitigazione necessarie, si segnala inoltre:

- la necessità di considerare gli impatti acustici cumulativi derivanti dalle due infrastrutture autostradali Cispadana e A22, per i comuni di Rolo e Reggiolo, tenendo conto anche degli incrementi di traffico attesi sulla A22 connessi all'esercizio della Cispadana;
- la necessità di valutare gli impatti sul tratto già esistente di viabilità di adduzione di collegamento con il casello autostradale (tratto che collega S.P. 2 al casello autostradale) anche in funzione delle previsioni urbanistiche di espansione residenziale in comune di Reggiolo.

32) in relazione al monitoraggio:

- con riferimento alla qualità dell'aria si chiede di orientare il sistema di monitoraggio, anche sulla base delle specifiche indicazioni di ARPA, al fine di valutare, in fase di esercizio dell'infrastruttura, l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e realizzate, considerando anche l'eventuale necessità di ulteriori misure aggiuntive di mitigazione, da concordare con gli Enti territoriali (Provincia e Comuni territorialmente

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

Distinti saluti.

Il Dirigente del Servizio
Infrastrutture, Mobilita' Sostenibile,
Patrimonio ed Edilizia
(Ing. Valerio Bussei)

Il Dirigente del Servizio
Pianificazione Territoriale,
Ambiente e Politiche Culturali
(Arch. Anna Campeol)

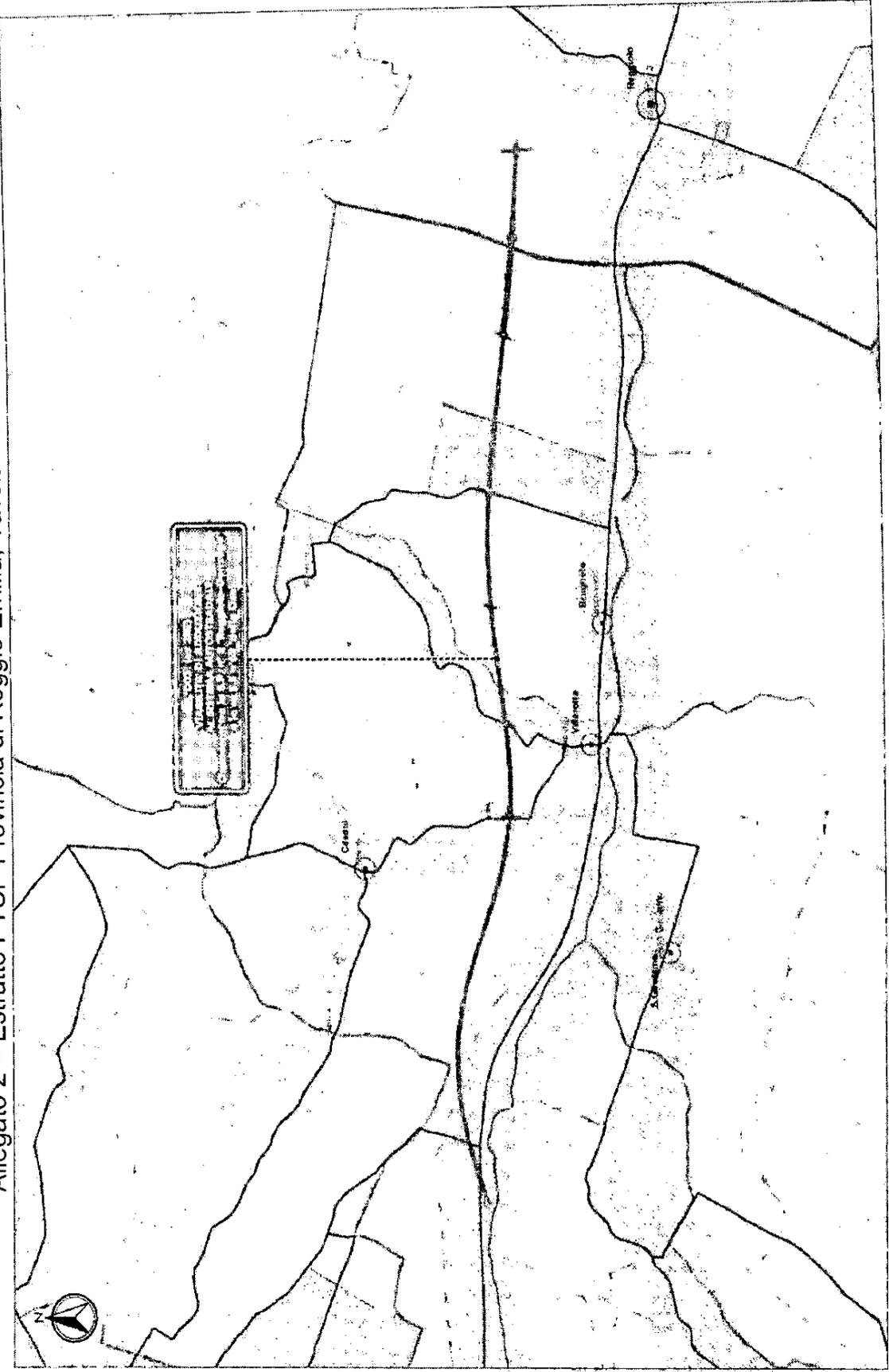
ALLEGATO 1

"Ipotesi preliminare di tracciato della variante a Sud dell'abitato di Villanova
dalla S.P. 43 a Est fino ad Ovest della A22 "

ALLEGATO 2

" Estratto PTCP Provincia di Reggio Emilia, Tavola P5a – Palazzo de Moll "

Allegato 2 – Estratto PTCP Provincia di Reggio Emilia, Tavola P5a – Palazzo de Moll



Legenda

SISTEMI, ZONE ED ELEMENTI STRUTTURANTI LA FORMA DEL TERRITORIO E DI SPECIFICO INTERESSE NATURALISTICO

Sistema dei crinali e sistema collinare (art. 37)

-  Crinale
-  Collina

Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, invasi e corsi d'acqua (art. 40)

-  a. Zone di tutela assoluta
-  b. Zone di tutela ordinata
-  c. Zone di tutela delle opere del Po

Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 41)



Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura (art. 32)



Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (art. 42)



Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi dossi di pianura (art. 43)



Zone di tutela naturalistica (art. 44)



Zone di tutela agronomico-forestale (art. 45)



TUTELA DELLE RISORSE STORICHE E ARCHEOLOGICHE

Zone ed elementi di interesse storico-archeologico (art. 47)



-  a. Complessi archeologici
-  b1. Aree di eccellenza e rilevante importanza archeologica
-  b2. Aree di concentrazione di monumenti archeologici o di significazione di avvenimenti
-  c. Aree archeologiche rilevanti
-  d. Via Emilia e strada romana obliqua

Zone ed elementi di tutela dell'impianto storico della urbanizzazione (art. 48)



Zone di tutela dell'architettura urbanistica



Elementi di architettura urbanistica

Centri e nuclei storici (art. 49)



Insediamenti

Strutture insediative territoriali storiche non urbane (art. 50)



Viabilità storica (art. 51)



Sistema delle borifiche storiche (art. 53)



Viabilità panoramica (art. 55)



AREE PROTETTE

Sistema provinciale delle Aree Protette (art. 58)



Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano



Reserve Naturali Regionali

STRUMENTI ATTUATIVI

Progetti e Programmi integrati di valorizzazione del paesaggio (art. 101)



Comuni comunali



ALLEGATO 3

"Parere del Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po"



Consorzio di Bonifica
Terre dei Gonzaga in Destra Po



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA
SERVIZIO PIANIF. TERR. AMBIENT. E C.
08 NOV 2012
DATA DI ATTO

46100 Mantova - Via G.B. Spagnoli, 5 - Tel. (0376) 222780 (4 linee r.a.) - Telefax (0376) 221390
Sito: www.gonzagadxpo.it e-mail: info@gonzagadxpo.it PEC: bonifica.gonzagadxpo@pec.regione.lombardia.it
C.F. 02122930205

Prot. N. 5967

Mantova, 29 NOV. 2012

Risposta a v/s N.

in data
Allegati N.
Riferimento

PROVINCIA
DI REGGIO EMILIA
P.G. 6222/12/2012
2/12/2012

Alla Provincia di Reggio Emilia
Assessorato Infrastrutture
Mobilità Sostenibile e Qualità dell'Aria
Caccia e Pesca, Sport
Corso Garibaldi 26
42121 Reggio Emilia

Oggetto: parere Via su Cispadana regionale – Provincia di Reggio Emilia.

Con riferimento all'incontro tenutosi presso codesta Provincia il 14/11 u.s. ed alle note ARC PG/GD/tig1154/2012 del 5/10/2012 visti gli elaborati progettuali prodotti e considerati gli argomenti trattati nel corso degli incontri avvenuti con i progettisti si precisa quanto segue:

- Bretella Reggiolo-Tagliata: le interferenze fra la costruenda bretella e la rete pubblica di Bonifica gestita dal nostro Consorzio risultano correttamente risolte così come il mantenimento della percorribilità del transito in fregio al Canale Collettore evidenziando comunque in tale area la pericolosità dell'attraversamento a raso. Su tale bretella, visto il notevole frazionamento delle aziende agricole attraversate dalla stessa, si conferma la disponibilità di questo Ente a collaborare in fase di frazionamento delle aree per poter garantire ad ogni singolo appezzamento risultante, la fornitura di un punto di attingimento irriguo con acqua "certa e sicura" ed a garantire il collegamento alla rete di scolo.

Per quanto attiene alla parte autostradale vera e propria e soprattutto alla zona "Rami" interessata dal nuovo casello e sulla quale precedentemente questo Consorzio non si era mai espresso, in quanto completamente priva di rete pubblica di bonifica, ma interessata da rete privata interpodereale che ne consente lo scolo e l'irrigazione, supplendo alla mancanza di cui sopra, si precisa quanto segue:

- L'area è caratterizzata da una promiscuità di acque nere con quelle irrigue generando oggi problemi al sistema irriguo e domani ad un eventuale sistema di depurazione. Si ritiene che tale

situazione debba essere risolta o almeno predisposti eventuali manufatti per la soluzione considerando che dopo l'intervento previsto tale area rimarrà praticamente interclusa fra il nuovo casello e la A22.

La rete interpodereale presente, - che possiamo dire svolge anche una azione "pubblica" - deve essere mantenuta, come in effetti sembra avvenire, fatto salvo e al di là dell'interesse che ogni singolo proprietario dovesse manifestare in fase espropriativa ovvero dovranno essere valutate le funzioni di ogni singolo fosso in un contesto generale e non già particolare.

In particolare il "fosso 19" costituisce derivazione irrigua per l'intera zona fino alla "Corte Franchine" posta ad ovest dell'intervento e comunque, pur con una variazione di percorso, sembrerebbe essere mantenuto.

Per quanto attiene al fosso "Rami" si ritiene che il tracciato indicato, costituisca una variazione alla situazione attuale - attualmente lo scolo dell'intera zona avviene principalmente per un fosso parallelo alla A22 e che defluisce in zona "Ceramiche in località Bondeno di Gonzaga" area di cui si è indicata la criticità attuale e sulla quale è previsto un aggravio da parte di A22 in fase di costruzione della 3° corsia.

Il fare scolare l'area verso il Canale Fasolo, secondo l'indicazione progettuale proposta, sicuramente non presenta problemi nel periodo invernale anche se il Canale Fasolo nel punto indicato ha portata progettuale di 530 l/sec. e l'immissione sarebbe di 290 l/sec ma si nutrono perplessità per lo scolo estivo ovvero in occasione di eventi atmosferici estivi particolarmente violenti in quanto comunque tale fosso rimane, per questo Consorzio, importante dal punto di vista irriguo.

Si consiglia un approfondimento nel punto di immissione nel Canale Fasolo.

Anche per la zona "Rami" vista la peculiarità della situazione si conferma la disponibilità dello scrivente a valutare ed esaminare le situazioni per ogni singola proprietà e per ogni singolo caso.

Cordiali saluti.

Il Direttore
(Dott. Ing. Laerte Manfredini)

