



COMUNE DI REGGIOLO

P.zza Martiri n.38 – 42046 REGGIOLO (RE)
Servizio Assetto ed Uso del Territorio e Ambiente
TEL. 0522/213702-15-16-17-32-36 FAX. 0522/973587
e-mail : ufftecnico@comune.reggiolo.re.it



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

E.prot DVA – 2013 – 0001400 del 18/01/2013

c.a. MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE II SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 Roma

c.a REGIONE EMILIA ROMAGNA
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Viale della Fiera, n. 8
40127 Bologna (BO)

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

Con la presente si trasmette il parere che, conformemente a quanto approvato con Delibera di Giunta Comunale 2 del 8/01/2013, contiene le determinazioni del Comune di Reggio 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.

Si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Reggiolo, lì 08/01/2013

Il Responsabile del Servizio Assetto ed Uso del Territorio e dell'Ambiente
(f.to arch. Cristiano Bernardelli)





COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

Reggiolo, li 08 Gennaio 2013

Prot. n. 13461

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE II SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE**

**ALLA REGIONE EMILIA ROMAGNA
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE**

**Oggetto: Regione Emilia-Romagna, Autostrada Regionale Cispadana
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**

IL SOTTOSCRITTO

— **Comune di Reggiolo (RE)**, nella persona del sindaco pro-tempore Barbara Bernardelli

VISTI

- L'istanza in data 3 ottobre 2012 presentata al Ministero dell'Ambiente dal Concessionario per la realizzazione dell'opera in oggetto per l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA)
- La pubblicazione data 10 ottobre 2012 del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, sui quotidiani Corriere della Sera, Il Resto del Carlino e Gazzetta di Modena per consentire la presentazione delle Osservazioni entro il 9 dicembre 2012

PRESENTA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale"

PREMESSA

I contenuti della presente osservazione discendono da quanto espresso dall'Amministrazione comunale osservante in sede di conferenza preliminare sul progetto preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana, nei numerosi incontri svolti con gli uffici della Direzione Regionale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e con il Concessionario dell'opera e negli appositi tavoli di concertazione regionale, tenutisi collateralmente alla citata Conferenza di Servizi preliminare.

Come già espresso in sede di Conferenza preliminare, l'Amministrazione comunale sottolinea che la realizzazione di questa infrastruttura è ritenuta importante per lo sviluppo della accessibilità all comunità ed all'economia locale, ad un livello che trascende i confini comunali.

L'Amministrazione, nella consapevolezza dei conflitti di carattere territoriale e ambientale connessi alla realizzazione dell'opera, si è adoperata - sin dalle fase propedeutiche all'avvio del procedimento per la realizzazione dell'Autostrada Cispadana - per la risoluzione di tali conflitti, aspetto che ritiene imprescindibile per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera.



COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

Le osservazioni che seguono ribadiscono gli aspetti non ancora risolti, che si chiede di affrontare e portare ad una soluzione condivisa che sia la più opportuna per il successo dell'iniziativa.

OSSERVAZIONE N.1

COMPLANARE AL TRACCIATO AUTOSTRADALE IN VARIANTE ALLA SP 43

Realizzare una complanare al tracciato autostradale in variante alla SP43 per ridurre i disagi dell'abitato di Villanova attraverso la deviazione del traffico pesante dalla SP43, in risposta all'attuale insostenibile situazione per la quale il Comune prevede un peggioramento in termini di aumento di traffico "da e per" i bacini della bassa mantovana e bassa modenese.

ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE COME OPERA COMPLEMENTARE

Il tema non è stato affrontato in sede di progetto preliminare; nella "Relazione di ottemperanza" (elaborato 0003_PD_0_000_00000_0_GE_RG_02_A) si legge che "...la realizzazione di una complanare al tracciato autostradale in variante alla SP43, non sarà prevista all'interno del Progetto Definitivo di Autostrada Cispadana, l'opera potrà essere finanziata dalla Regione con appositi canali di finanziamenti, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti locali interessati"

In proposito **SI OSSERVA** che la configurazione del progetto definitivo presentato è tale da condizionare la futura realizzazione dell'opera, in quanto non viene lasciato sufficiente spazio a fianco dell'infrastruttura autostradale. 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 Reggio-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 scatolari dei sottopassi, e con le 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.

(parere condiviso con il Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile, Patrimonio ed Edilizia della Provincia di Reggio Emilia).

OSSERVAZIONE N. 2

PROGETTO INTEGRATO DI GESTIONE E SMALTIMENTO DELLE ACQUE DELL'AREA INTERESSATA DAL NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE

Prevedere un progetto integrato di gestione e smaltimento delle acque (nere e bianche) dell'area interessata dal nuovo casello autostradale in relazione all'area industriale Rame con collegamento al depuratore prevedendo altresì il ripristino della viabilità interna interferita; è in fase di approfondimento un progetto di collegamento del sistema fognario della zona industriale Rame al depuratore cittadino (zona industriale Ranaro a circa 800 m di distanza), compreso nel piano d'ambito e già parzialmente finanziato con risorse pubbliche.

Comune di Reggio - p.za Martiri 38 - 42046 Reggio (RE) tel. (0522) 213704 - 213724 fax (0522) 973587
e-mail sindaco@comune.reggiolo.re.it



COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA PRELIMINARE

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO** in relazione ai progetti di ENIA / IREN per la rete fognaria dell'area.

Si rileva che il nuovo casello autostradale in progetto e il "campo base di Reggio" sono previsti nei pressi dell'area della zona industriale "Rame" (Comune di Reggio) e che il parere del Consorzio di Bonifica delle Terre dei Gonzaga in Destra Po, prot. n. 5964 del 2/11/2012, 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;
(parere condiviso con il Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile, Patrimonio ed Edilizia della Provincia di Reggio Emilia).

OSSERVAZIONE N. 3

RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE DELLA RETE LOCALE CON L'INFRASTRUTTURA

Risolvere le interferenze con la rete viaria locale sia della bretella Reggio-Tagliata che dell'autostrada, attraverso la realizzazione di sovrappassi o sistemi di attraversamento:

- a) all'interferenza con la strada Rizza è richiesta la realizzazione di un sottopasso a raso di dimensioni adeguate al passaggio di mezzi agricoli nel quale devono essere garantite l'illuminazione e il drenaggio delle acque, con manutenzione non a carico né dei privati né del Comune o in alternativa un sovrappasso per collegare i fondi evitando l'immissione dei mezzi agricoli sul Bretella;*
- b) riqualificazione di via Pandelici per permettere il collegamento con il centro abitato di Brugneto in funzione del maggior traffico che il comune prevede sulla stessa con mitigazione ambientale dovuta alla presenza di un'importante testimonianza di valore storico e architettonico, villa De Moll, tutelata sia dal PRG che dal PTCP;*
- c) garantire il diritto di passaggio sui poderi di proprietà privata mediante strade di appoderamento su entrambi i lati della bretella;*
- d) prevedere la continuità di collegamento, ciclopedonale e automobilistica;*
- e) risoluzione delle interferenze in Strada Fantozza e strada interpodereale già definita nella frazione di Villanova;*

RICHIESTA PARZIALMENTE ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA PRELIMINARE:

- per i punti a), d), e), f), g) si rimanda agli opportuni approfondimenti progettuali del progetto definitivo, sulla base dello studio di traffico;*
- per il punto b) la richiesta NON è stata accolta, pur dando atto che in sede di SIA dovrà essere valutato l'impatto sulle principali vabilità e sulla Villa De Moll;*
- per il punto c) rimandando alle successive fasi progettuali per l'individuazione delle opportune soluzioni per garantire l'accessibilità ai poderi/aziende agricole;*



COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

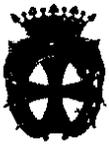
Nella Relazione di ottemperanza si risponde direttamente solo alla richiesta di cui al punto 3b) e solo relativamente alle interferenze su Villa De Moll, in quanto si definiscono non accolte le richieste del punto 3, contrariamente a quanto riportato nel verbale della conferenza preliminare.

In generale si osserva che tutte le interferenze della viabilità locale con il tratto di Bretella esistente non sono state affrontate in quanto quest'ultima è stata ritenuta "non compresa nel progetto". Si segnala peraltro che la realizzazione dell'autostrada Cispadana e il completamento della Bretella indurranno un ovvio aumento di traffico anche su questa tratta: poiché si tratta di una conseguenza diretta del progetto in esame, **SI CHIEDE CHE VENGANO CONSIDERATE ANCHE LE INTERFERENZE E GLI IMPATTI RELATIVI AL TRATTO DI BRETTELLA CISPADANA ESISTENTE.**

Per quanto riguarda il punto a), **SI OSSERVA CHE** la richiesta relativa all'interferenza della Strada Rizza con la Bretella **NON È STATA ACCOLTA** in quanto ritenuta non accolta in conferenza preliminare (confermato incrocio a raso). **SI CHIEDE PERTANTO di valutare la richiesta secondo il parere favorevole espresso invece in quella sede.** Si segnala che l'affermazione "i flussi di traffico [sulla via Rizza] risultano trascurabili" non è accettabile dall'Amministrazione, in quanto il problema principale da risolvere è quello della sicurezza della circolazione, soprattutto per la possibilità di transito sulla via Rizza di mezzi lenti quali quelli agricoli.

Per quanto riguarda il punto b) si risponde – anche se la richiesta non è stata accolta in sede di conferenza preliminare – ma solo sull'impatto sulla villa De Moll (elemento REG07): si dichiara che l'impatto è stato valutato ininfluente e quindi tale da non richiedere mitigazioni in quanto: "la viabilità di progetto presenta in questo tratto una configurazione a raso, l'accesso alla villa è sull'attuale SP dal lato opposto rispetto alla futura viabilità di adduzione, il bene storico tutelato (l'edificio) è del tutto schermato dal punto di vista visivo dalla presenza del parco privato a nord della villa". L'interferenza con via Pandelici è prevista con intersezione a raso e con interventi di mascheramento dell'infrastruttura, ma non sono previsti interventi di riqualificazione della viabilità; via Margorana è interrotta e riconnessa sulla via Pandelici. A questo proposito **SI OSSERVA** anche in questo caso che gli incroci a raso della viabilità locale con una viabilità direttamente connessa e a servizio dell'infrastruttura autostradale costituiscono una fonte di pericolo per i mezzi in immissione e/o attraversamento – che possono essere anche agricoli, se autorizzati. E' quindi indispensabile mantenere l'accessibilità ai fondi agricoli studiando anche le specifiche soluzioni per le quali il Comune di Reggiolo si impegna fin d'ora a dare la propria collaborazione. 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. **SI CHIEDE di rivedere la tipologia delle intersezioni** prevedendo, in luogo degli incroci a raso, i sottopassi richiesti con le specificità di seguito riportate:

- a) 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;

- b) **Interferenza con la struttura insediativa territoriale di Palazzo de Moll:** 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;

- c) **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;
- d) **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;
- e) **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



COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

scavalco di strada Fantozza anche da parte della Variante di Villanova, da realizzarsi in fregio all'autostrada Cispadana;

OSSERVAZIONE N. 4

REALIZZAZIONE DI UN INCROCIO A ROTATORIA SULLA BRETTELLA CISPADANA

Realizzare un incrocio a rotatoria sull'attuale bretella Cispadana con prolungamento di Via G. Di Vittorio in modo che il traffico, anche pesante, diretto verso la zona artigianale-industriale "Gorna" eviti di passare per il centro abitato di Reggio.

RICHIESTA NON ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA E RINVIATA ALLA CONCERTAZIONE COMUNI - REGIONE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE COMPLEMENTARI

SI RITIENE IN OGNI CASO NECESSARIO SEGNALARE IL TEMA in quanto la realizzazione di un collegamento più diretto alla zona artigianale permetterebbe di sottrarre importanti flussi di traffico al centro dell'abitato.

OSSERVAZIONE N. 5

MANTENIMENTO DI VIA RAME COME PRINCIPALE VIA DI SMISTAMENTO DEL TRAFFICO

Si chiede di individuare un diverso collegamento viario fra casello e zona industriale/commerciale Rame mantenendo Via Rame come la principale via di immissione nell'area industriale/commerciale, pur garantendo l'accessibilità a tutte le attività presenti su via Fermi

ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI COME APPROFONDIMENTO IN FASE DI PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA NON È STATO AFFRONTATO COME RICHIESTO**, in quanto nel progetto definitivo non è stato individuato un "diverso collegamento" ma la rotatoria di accesso all'autostazione è stata solo spostata leggermente a nord riconfigurandone i rami di accesso (via Rame, via Meucci, bretella per la SP 43); è inoltre aggiunto un accesso diretto dalla rotatoria dell'azienda ubicata all'incrocio tra via Rame e via Meucci. Lo spostamento della rotatoria riduce le interferenze con le aziende insediate nelle immediate vicinanze. Ma il mantenimento di ingresso e uscita dalla rotatoria sulla via Meucci è contrario al parere dell'Amministrazione che considera questa viabilità di sezione insufficiente. Il tratto di via Rame a sud della rotatoria del casello viene potenziato attraverso il suo risezionamento e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con via Galileo Galilei

SI CHIEDE PERTANTO di affrontare il tema secondo quanto richiesto e accolto in sede di conferenza preliminare



COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

OSSERVAZIONE N. 6

PERCORSI CICLOPEDONALI DI COLLEGAMENTO DEL CENTRO ABITATO DI VILLANOVA

Rivedere la connessione del centro abitato della frazione di Villanova alla zona industriale attraverso percorsi ciclopedonali che concorrano anche al collegamento con il centro abitato del capoluogo.

RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

In proposito **SI OSSERVA CHE IL TEMA È STATO AFFRONTATO SOLO PARZIALMENTE**, in quanto non figurano piste ciclopedonali che connettono Villanova (ad est del nuovo casello) con la zona produttiva (ad ovest). Il collegamento è possibile lungo la viabilità ordinaria, ma non è in sede propria né – in apparenza – protetta.

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 territoriale 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.

SI CHIEDE PERTANTO di rivedere la progettazione dei percorsi pedonali di collegamento tra la zona produttiva e il centro abitato al fine di realizzare percorsi in sicurezza, anche in relazione alla diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per i percorsi casa – lavoro.

SI OSSERVA INOLTRE CHE i percorsi ciclabili del Comune di reggiolo non sono rappresentati né nella tavola "Planimetria generale dei percorsi ciclabili e sistemi di segnaletica e sosta dedicati" né nella serie di tavole "Planimetria di progetto e tracciamento – Percorsi ciclabili (...)" nelle quali la rappresentazione ha inizio ad est del casello.

OSSERVAZIONE N. 7

MITIGAZIONI AMBIENTALI

Si chiede di individuare mitigazioni ed inserimento territoriale per: rumore, qualità aria, incidenza paesaggistica

RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

Si rileva che l'osservazione non è trattata nella "Relazione di ottemperanza"

Si ritiene la **RICHIESTA SOLO PARZIALMENTE ACCOLTA** in quanto, dall'analisi degli elaborati, dal punto di vista della mitigazione dell'inquinamento acustico si rileva che sono state localizzate barriere



fonoassorbenti lungo la A22 all'intersezione con la SP 43 che, ad un primo esame, appaiono di lunghezza non sufficiente a coprire tutto l'abitato (in particolare verso sud).

Dal punto di vista della mitigazione dell'inquinamento atmosferico sono previsti impianti di specie arborea a sesto affittito, in accoppiamento all'effetto barriera delle mitigazioni acustiche.

Dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico non si rilevano specifici interventi

Anche in riferimento a quanto osservato riguardo allo studio sul traffico (si veda osservazione n. 13) e al fatto che nel territorio di Reggio Emilia insistono due parti significative della nuova infrastruttura – l'interconnessione con la A22 e il nuovo casello) **SI CHIEDE DI RIVEDERE LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI ACUSTICI ED ATMOSFERICI E LA CONSEGUENTE PROGETTAZIONE DELLE MITIGAZIONI.**

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 Reggio Emilia);

Inoltre, 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

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 il Comune di Reggio Emilia.

OSSERVAZIONE N. 8

BARRIERE ANTIFONICHE SULLA BRETTELLA CISPADANA

Si chiede di prevedere barriere antirumore su entrambi i lati in prossimità delle abitazioni, anche sulla bretella Cispadana esistente

RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

Si rileva che l'osservazione non è trattata nella "Relazione di ottemperanza"

SI OSSERVA CHE LA RICHIESTA NON È STATA ACCOLTA in quanto, dall'analisi degli elaborati, dal punto di vista della mitigazione dell'inquinamento acustico si rileva che non sono state localizzate barriere fonoassorbenti nelle posizioni indicate. Anche se la parte di bretella Cispadana già esistente non è inserita nel progetto, si fa osservare che con il suo prolungamento verso est e con la realizzazione del tratto autostradale ad ovest e del nuovo casello, essa verrà interessata da un traffico



COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

superiore a quello attuale, traffico che attualmente percorre la SP 43 e che domani percorrerà invece, per l'accesso al sistema autostradale, la bretella; quindi la necessità di mitigazioni acustiche è una diretta conseguenza della realizzazione della nuova infrastruttura.

SI RICHIEDE PERTANTO DI PREVEDERE LE NECESSARIE MITIGAZIONI ACUSTICHE LUNGO LA BRETTELLA CISPADANA, tratto già esistente, in quanto il prevedibile aumento del traffico su di essa è una **DIRETTA CONSEGUENZA** della realizzazione del nuovo sistema autostradale.

**OSSERVAZIONE N. 9
RETTIFICA DEL TRACCIATO**

Si chiede di valutare la possibilità di una rettifica del tracciato della nuova bretella Cispadana per ridurre i disagi alle abitazioni interferite.

**RICHIESTA NON VALUTATA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE PUR
ESSENDO DEPOSITATA AGLI ATTI DELLA CONFERENZA**

Si rileva che l'osservazione non è trattata nella "Relazione di ottemperanza"

SI OSSERVA CHE il tratto stradale in oggetto non è rappresentato nelle tavole di raffronto tra progetto preliminare e progetto definitivo, nelle quali la rappresentazione ha inizio dal sistema interconnessione a22 – nuovo casello per svilupparsi verso est. Peraltro dall'esame comparato degli elaborati del progetto preliminare si rileva che **LA RICHIESTA NON È STATA ACCOLTA**, né viene data giustificazione del non accoglimento.

SI CHIEDE PERTANTO di provvedere così come richiesto in sede di conferenza preliminare

**OSSERVAZIONE N. 10
AREA PRODUTTIVA "RANARO"**

Si chiede di valorizzare l'area industriale "Ranaro" migliorandone la fruibilità anche attraverso opere di sistemazione del reticolo viario (risoluzione dei problemi di sicurezza delle intersezioni di accesso alla zona industriale, manutenzione straordinaria ecc.)

RICHIESTA ACCOLTA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE

In sede di conferenza preliminare l'Amministrazione comunale ha richiesto la messa in sicurezza del collegamento tra il nuovo casello e la zona industriale Ranaro, collegamento per il quale è presente una intersezione semplice a raso per l'accesso alla zona produttiva. **L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE OSSERVA CHE** l'immissione dall'area industriale nella bretella di collegamento al casello avviene in condizioni non di sicurezza, con scarsa visibilità dovuta alla presenza di edifici esistenti ed alla vicinanza ad una curva. **SI CHIEDE pertanto** di migliorarne l'accessibilità, in termini di sicurezza, in funzione del prevedibile considerevole aumento di traffico proveniente da sud sulla S.P. 44, procedendo in tal senso nell'ambito di approfondimenti conoscitivi.



**OSSERVAZIONE N. 11
STUDIO DI TRAFFICO**

Nel quadro dello Studio di Impatto Ambientale è stato redatto un nuovo studio di traffico che definisce due scenari di riferimento:

- ▶ Scenario Basso, che si caratterizza per un calo della domanda nel 2012 e nella prima metà del 2013 e per una ripresa più lenta negli anni 2014-2016 che porta il traffico a livelli inferiori rispetto a quelli prevedibili seguendo il trend registrato negli anni 1995-2010.
- ▶ Scenario Alto, che ipotizza una moderata crescita nei prossimi anni prevedendo quindi un ritorno a valori equivalenti a quelli del trend attuale dopo il 2030.

SI OSSERVA CHE ENTRAMBI GLI SCENARI SONO MOLTO MODERATI rispetto alla crescita del traffico: in quello più "spinto" (scenario Alto) occorrerebbero circa 20 anni per arrivare a valori dei flussi equivalenti a quelli degli anni 1995-2010: **SI CHIEDE PERTANTO CHE VENGA APPROFONDIRLA LA DEFINIZIONE DEGLI SCENARI DI RIFERIMENTO.**

SI OSSERVA inoltre che per l'analisi della mobilità attuale sono stati utilizzati per la viabilità ordinaria dati regionali e provinciali e sono stati effettuati specifici rilievi, mentre per la viabilità autostradali (A22 e A13) sono stati utilizzati dati forniti dai gestori: tutte le attività correlate al censimento dei volumi di traffico veicolare, in corrispondenza delle diverse sezioni oggetto di studio, hanno avuto luogo nel periodo compreso tra **giovedì 21 Luglio e lunedì 1 Agosto 2011**, ed hanno interessato 15 postazioni di rilevamento.

Nonostante nel seguito dello studio si parli di correttivi e confronti con altre date, **SI OSSERVA CHE LE DATE SCELTE NON APPAIONO SIGNIFICATIVE** in quanto i rilievi sono stati effettuati in un periodo notoriamente "atipico" per il traffico in quanto a scuole chiuse e coincidente con le vacanze estive.

Poiché tali rilievi sono utilizzati per la taratura del modello di simulazione del traffico, **SI CHIEDE CHE VANGANO EFFETTUATI NUOVI RILIEVI DI CONTROLLO IN PERIODI MAGGIORMENTE SIGNIFICATIVI.**

Inoltre, relativamente alla dotazione infrastrutturale al 2017, si ipotizza siano realizzate le seguenti infrastrutture:

- 1 - Cispadana, compreso il completamento del tratto non a pedaggio ad Ovest della A22 (trat-teggiato in figura);
- 2 - Variante di Valico Bologna - Firenze;
- 3 - Terza corsia A14 Rimini - Ancona;
- 4 - Terza corsia A22 Modena - Mantova;
- 5 - Pedemontana Veneta;
- 6 - Cremona - Mantova (Fase I);
- 7 - Ferrara - Porto Garibaldi;
- 8 - Terza corsia A13 Bologna - Ferrara;
- 9 - Sassuolo - Campogalliano;
- 10 - Quarta corsia A1 Modena - Piacenza Sud.

SI OSSERVA CHE UN PERIODO DI SOLI 5 ANNI APPARE NON REALISTICO per il completamento di tutte le infrastrutture elencate.



COMUNE DI REGGIOLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Il Sindaco

Riguardo agli esiti del modello di simulazione, nella tabella "Traffico Medio Giornaliero Annuo – Scenario basso" sono riportati i flussi di traffico previsti con la simulazione eseguita con e senza pedaggio: nel secondo caso la diminuzione è significativa (20.200 veicoli contro 36.400). Tra le spiegazioni del fenomeno si parla di "un pedaggio comunque più elevato rispetto a quello medio autostradale che spinge circa il 45% dei potenziali utenti ad utilizzare alternative esistenti". **SI CHIEDE DI GIUSTIFICARE LE MOTIVAZIONI DI UN PEDAGGIO PIÙ ALTO DELLA MEDIA.** Non sono riportati dati con analoga distinzione rispetto allo scenario alto e quindi non è chiaro se i valori espressi in questo scenario sono con o senza pedaggio. Si può supporre, per analogia tra le tabelle dei due scenari, che siano quelli con pedaggio, ma **SI CHIEDE** di precisare questo aspetto. Nelle conclusioni si parla di "(...) un'evidente diminuzione dei flussi di traffico su alcuni itinerari Est-Ovest di lunga percorrenza (..)" ma non si dice nulla sulla viabilità di adduzione nord-sud. **SI CHIEDE PERTANTO UN ULTERIORE APPROFONDIMENTO DELLO STUDIO DI TRAFFICO**, basando il nuovo studio su rilievi maggiormente rappresentativi della reale situazione del traffico attuale e futura.

Il Sindaco

Barbara Bernardelli