



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>



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

E.prot DVA - 2013 - 0022831 del 07/10/2013

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: Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare inerente il "Progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13", proponente Autostrada Regionale Cispadana S.p.a. - Determinazioni della Provincia di Reggio Emilia ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.lgs. 152/2006

Si trasmette il seguente parere che, conformemente a quanto approvato con Delibera di Giunta Provinciale 241 del 27/9/2013, 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

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;

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 l'intervento è ammissibile, 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 (o "Pianura Ovest" come denominata dalla D.G.R. n. 2001/2011, dove esiste il rischio di superamento dei valori limite sull'inquinamento di lungo periodo). Viste le caratteristiche del progetto ed i relativi impatti ambientali attesi, occorre che il proponente metta in atto idonee misure 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, nel corso del 2012 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 percorso di collaborazione è continuato, più recentemente nel corso del 2013, con l'esame della relazione di controdeduzioni e documentazione integrativa elaborata dal proponente, da cui si ravvisa il mancato recepimento delle prescrizioni emerse nel corso dei lavori del sopracitato tavolo e espresse dalla scrivente Amministrazione;

il progetto dell'infrastruttura, infatti, prevede in Provincia di Reggio Emilia la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico, ma che comportano inevitabili ricadute negative sotto il profilo ambientale, territoriale, di incidenza sulla salute e sul benessere dell'uomo, che, in ultimo, determinano e condizionano la qualità della vita delle comunità locali;

In aggiunta, gli elaborati integrativi del proponente evidenziano che le criticità riguardanti la risoluzione delle interferenze tra le infrastrutture in progetto e gli assetti territoriali locali, inclusa la viabilità esistente, verranno trattate nell'ambito della Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo; pertanto si ribadisce che i relativi aspetti progettuali non trattati in questa sede dovranno essere risolti nella sopracitata Conferenza di servizi volta all'approvazione del Progetto Definitivo con il conseguente adeguamento del progetto stesso.

EVIDENZIATO CHE

Relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria, sulla scorta di quanto evidenziato da ARPA, le simulazioni modellistiche e gli scenari emissivi futuri presentati dal proponente mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020), per cui sono ancora in corso verifiche e approfondimenti. Tali incongruenze si riflettono anche sulle analisi delle situazioni locali, in particolare relative alla fase di esercizio nel "dominio di studio" di Reggiolo-Villanova e del cantiere fisso di Reggiolo, per il quale era stata richiesta una stima dell'impatto in atmosfera;

a tale riguardo, coerentemente con quanto indicato nel parere AUSL prot n.2013/0091142 del 27/09/2013, occorre considerare che l'abitato di Villanova (in comune di Reggiolo) e il centro abitato di Rolo nella presente configurazione viabilistica sono già attualmente interessati da un elevato carico veicolare e la realizzazione della nuova infrastruttura in progetto comporterà un ulteriore aumento del traffico sulla viabilità locale di adduzione al nuovo casello autostradale Reggiolo-Rolo con relativo incremento delle emissioni in atmosfera e del rumore e quindi con conseguente impatto sull'ambiente e sulla salute dei residenti. In considerazione delle valutazioni di carattere ambientale e sanitario, si ribadisce l'assoluta necessità di attuare le varianti ai centri abitati di Villanova e di Rolo quali importanti misure di riduzione degli impatti ambientali e sanitari sulle comunità locali. Pertanto si ritiene necessario realizzare 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" 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", prevedendo una progettazione integrata e realizzazione contestuale di dette varianti rispetto all'infrastruttura cispadana.

Le finalità della valutazione d'impatto ambientale non sono rivolte in modo esclusivo alla tutela delle componenti ambientali in senso stretto, ma anche alla salute, al benessere dell'uomo ed alla sicurezza. Si evidenzia altresì che è necessario mantenere i diritti legittimi dei proprietari dei fondi agricoli, frammentati dalla realizzanda infrastruttura Cispadana, di potere raggiungere le proprietà e pertanto di avere garantita l'accessibilità in sicurezza ai terreni. A tale scopo, nel progetto è previsto l'attraversamento della viabilità di adduzione in incroci a raso o la percorrenza da parte dei mezzi agricoli su tratti dell'infrastruttura stessa, tali configurazioni incidono sulla sicurezza e possono essere causa di incidentalità legata al transito dei mezzi agricoli, che muovendosi lentamente ed essendo ingombranti, interferiscono gravemente con i flussi veicolari che insisteranno sui tratti di viabilità di adduzione alla realizzando autostrada Cispadana. Pertanto risulta essenziale mettere in atto tutte le soluzioni progettuali che possano garantire l'accessibilità e, contemporaneamente, possano salvaguardare la sicurezza prevenendo l'incidentalità, migliorando inoltre la funzionalità trasportistica dell'asse viario stesso.

Lo studio sull'impatto acustico e le relative integrazioni, così come evidenziato da ARPA nel proprio parere PGRE/2013/0009027 del 30/9/2013, non forniscono garanzie sufficienti rispetto alla modellizzazione del proponente per assicurare un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuati, pertanto:

a) il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso, ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità autostradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

In particolare anche dagli elaborati del SIA (si veda nello studio trasportistico lo scenario progettuale 2030 posto a confronto con quello programmatico sempre al 2030 – Flussogramma dei volumi di traffico differenziali progettuale-programmatico nel giorno medio annuo veicoli totali – scenario alto 2030 – Allegato QPRG 3.2.5.12) emerge che le strade sulle quali si verifica un aumento di traffico rispetto allo scenario programmatico 2030, sono, principalmente, parti della esistente strada Cispadana e precisamente:

- tratto nel comune di Reggiolo tra SP 43 per Moglia e SP2 Tagliata – Reggiolo - confine Mantova;
- tratto nei comuni di Guastalla, Gualtieri, Boretto e Brescello compreso tra i due tratti di viabilità di adduzione D03 e D02;
- tratto reggiano della A22.

b) diventa imprescindibile una campagna di monitoraggio sullo stato di post-operam al fine di verificare eventuali situazioni di superamento dei limiti. Poiché tuttavia vi sono diverse situazioni nelle quali più infrastrutture di trasporto contribuiscono alla rumorosità nei ricettori individuati (tema della concorsualità) è necessario che la suddetta campagna di post-operam venga preceduta da un monitoraggio di ante-operam su quei ricettori per i quali la concorsualità è massima. Ovviamente la campagna di monitoraggio di ante-operam ha l'obiettivo principale di individuare i contributi e dunque le diverse responsabilità delle arterie stradali concorrenti, sia che appartengano alla viabilità di progetto che alla viabilità esterna. Entrambi i monitoraggi di ante-operam e post-operam dovranno essere effettuati dal proponente in accordo con ARPA, che verrà coinvolta

anche nella validazione dei dati prodotti. Tale monitoraggio dovrà essere esteso a titolo di conferma delle previsioni d'impatto acustico e in funzione della eventuale realizzazione degli eventuali interventi mitigativi anche ai tratti viabilistici di cui al precedente punto a).

In ogni caso la realizzazione degli eventuali interventi mitigativi, dovrà essere effettuata dal proponente previo eventuale accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso dell'opera da questi realizzata a provocare il superamento dei limiti.

RITENUTO CHE

Le valutazioni sopra-riportate evidenziano che il progetto dell'infrastruttura Cispadana prevede in provincia di Reggio Emilia la realizzazione di opere particolarmente significative dal punto di vista viabilistico, ma che comportano forti ricadute ambientali e territoriali negative in termini di impatti sulla qualità dell'aria e sul rumore, di sottrazione di suolo destinato ad uso agricolo, di impatto sul comparto idrico dell'area, di inserimento paesaggistico, e di incidenza sulle comunità locali;

siano necessari, rispetto a quanto previsto nel progetto e negli elaborati di VIA, ulteriori interventi di compensazione e mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura;

a partire dalle precedenti richieste della scrivente Provincia trasmesse con nota prot. n. 65024 del 20/12/2012, pur considerando che le argomentazioni contenute nelle integrazioni presentate dal proponente risultano dare riscontro positivo solo parzialmente a quanto richiesto, nell'ottica di fornire una partecipazione positiva ai fini della realizzazione dell'infrastruttura in oggetto, si è proceduto ad un riesame selettivo che ha portato a definire le richieste prescrittive di seguito riportate al rispetto delle quali è condizionato il presente parere;

SI ESPRIME

parere **favorevole** alla realizzazione dell'opera in esame a condizione che venga dato seguito alle seguenti **prescrizioni**:

- 1) si sottolinea come l'abitato di Villanova (comune di Reggiolo) e il centro abitato di Rolo nella presente configurazione viabilistica siano già attualmente interessati da un elevato carico veicolare e la realizzazione della nuova infrastruttura cispadana comporterà un ulteriore aumento del traffico sulla viabilità locale di adduzione al nuovo casello autostradale Reggiolo-Rolo con relativo incremento delle emissioni in atmosfera e del rumore e quindi con conseguente impatto sull'ambiente e sulla salute dei residenti. In considerazione delle valutazioni di carattere ambientale e sanitario, si ribadisce l'assoluta necessità di attuare le varianti ai centri abitati di Villanova e di Rolo quali importanti misure di riduzione degli impatti ambientali e sanitari sulle comunità locali. Pertanto, si richiede di prevedere come esito della procedura di VIA la realizzazione della "Variante a sud dell'abitato di Villanova dalla S.P.43 a est

dell'abitato fino ad ovest dell'A22" e della "Variante sud di Rolo verso Novi di Modena", prevedendo la progettazione integrata e la realizzazione contestuale delle due sopracitate varianti rispetto all'autostrada Cispadana;

- 2) rif. OSS1. In riferimento ai contenuti della relazione di controdeduzione alle osservazioni pervenute, redatta dal proponente ad integrazione del Progetto Definitivo e SIA, (rif. ID 69.1), si precisa che gli elaborati essenziali per l'individuazione delle possibili interferenze dell'autostrada Cispadana rispetto alla Variante di Villanova sono stati allegati al precedente parere trasmesso nel 2012 (prot. 65024 del 20/12/2012), e sono stati presentati nel corso di specifico incontro informale con i rappresentanti di ARC. Si chiede di adeguare la progettazione dell'infrastruttura autostradale Cispadana prevedendo le opere necessarie all'affiancamento della Variante di Villanova alla stessa autostrada. Tali opere includono tutti i manufatti di attraversamento della viabilità comunale esistente e delle vie interpoderali, in particolar modo, le opere di allungamento del manufatto (sottovia) dell'attuale svincolo Rolo-Reggiolo, e quant'altro necessario alla realizzazione e funzionalità dei due assi viari;
- 3) rif. OSS6. Le finalità della valutazione d'impatto ambientale non sono rivolte in modo esclusivo alla tutela delle componenti ambientali in senso stretto, ma anche alla salute, al benessere dell'uomo ed alla sicurezza. Si evidenzia altresì che è importante mantenere i diritti legittimi dei proprietari dei fondi agricoli, frammentati dalla realizzanda infrastruttura Cispadana, di potere raggiungere le proprietà e pertanto di avere garantita l'accessibilità in sicurezza ai terreni. A tale scopo, nel progetto è previsto l'attraversamento della viabilità di adduzione in incroci a raso o la percorrenza da parte dei mezzi agricoli su tratti dell'infrastruttura stessa, tali configurazioni incidono sulla sicurezza e possono essere causa di incidentalità legata al transito dei mezzi agricoli, che muovendosi lentamente ed essendo ingombranti, interferiscono gravemente con i flussi veicolari che insisteranno sui tratti di viabilità di adduzione alla realizzanda autostrada Cispadana. Pertanto risulta essenziale mettere in atto tutte le soluzioni progettuali che possano garantire l'accessibilità e, contemporaneamente, possano salvaguardare la sicurezza prevenendo l'incidentalità, migliorando inoltre la funzionalità trasportistica dell'asse viario stesso;
- 4) rif. OSS3 e OSS5. In riferimento ai contenuti della relazione di controdeduzione, rispettivamente al rif. ID 69.3 e rif. ID 69.5, l'allargamento della sede stradale sulle intersezioni con strade comunali consente l'ingresso e l'uscita in sicurezza dall'infrastruttura viaria solo prevedendo le necessarie corsie di immissione/decelerazione, che riducono i rischi di incidenti e, per altro, permettono di mantenere la regolarità del flusso veicolare sulla realizzanda viabilità di adduzione all'autostrada Cispadana, come ad esempio nel caso di via Fermi (Comune di Luzzara). Similmente, è prioritario l'obiettivo della sicurezza e della salvaguardia dei lavoratori, ed a tale scopo è necessaria la realizzazione di marciapiedi funzionali alle opere di manutenzione dei manufatti di attraversamento. Pertanto si chiede di prevedere gli opportuni allargamenti stradali in prospicenza delle intersezioni (sia rotatoria, sia altro tipo di intersezione). Analogamente, si richiede di prevedere la realizzazione di un marciapiede di servizio in corrispondenza delle opere d'arte dell'asse cispadano;
- 5) rif OSS7-OSS8, OSS11-OSS15. Gli elaborati integrativi del proponente non riportano modifiche sul progetto per risolvere le criticità relative alle interferenze con la viabilità

locale oppure evidenziano che le criticità tra le infrastrutture in progetto e gli assetti territoriali locali, inclusa la viabilità esistente, verranno trattate nell'ambito della Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo. Stante quanto sopra esposto e sottolineando, al contempo, l'importanza delle relazioni ed interconnessioni del tessuto urbano per le comunità locali, oltre ad evidenziare che i previsti incroci a raso con svincolo destra-destra non garantiscono adeguati livelli di sicurezza per l'asse viario, si ribadisce che gli aspetti progettuali di risoluzione delle interferenze della realizzanda infrastruttura con gli assetti stradali locali non trattati in sede di VIA, dovranno essere risolti nella sopraccitata Conferenza di servizi volta all'approvazione del Progetto Definitivo con il conseguente adeguamento del progetto stesso;

- 6) rif OSS 19. Con riferimento al Sistema delle tutele storico-archeologiche si ribadisce quanto già espresso con precedente parere prot. n. 65024 del 20/12/2012, in quanto, anche in questo caso, le controdeduzioni e le modifiche apportate non rispondono pienamente a quanto richiesto. Nel tratto di viabilità di adduzione "Luzzara-Reggiolo" non risultano sufficientemente mitigate e compensate le interferenze con la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll individuata dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Reggio Emilia in Comune di Reggiolo. Tali strutture, come specificato dall'art. 50 delle NA del 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. E' importante osservare che l'oggetto della tutela non è solo la villa con il suo parco pertinenziale, ma tutta l'area storicamente e paesaggisticamente correlata ad essa, come individuata cartograficamente in tavola P5a del PTCP. 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. Nello specifico non si ritengono soddisfacenti le argomentazioni di cui al punto 4.45 della Relazione generale d'integrazione al Ministero dell'Ambiente, in quanto, prendono in considerazione esclusivamente la relazione percettiva tra la villa e la nuova infrastruttura, non compromessa dall'intervento per la presenza dell'area boscata. La tutela di cui all'art. 50 del PTCP è volta alla salvaguardia di porzioni di territorio più ampie, nelle quali il paesaggio storico legato alle strutture extraurbane è ancora oggi riconoscibile e dove sono tutelati non solo gli edifici storici ma anche gli spazi ineditati ad essi afferenti (percorsi di accesso, strade poderali, canali di scolo e di irrigazione, elementi residuali di sistemazioni agro-paesaggistiche, ...). Si chiede pertanto l'adeguamento del progetto dell'opera alle seguenti prescrizioni già precedentemente espresse e volte a minimizzare l'interferenza dell'opera:

- adottare per l'area in esame una soluzione altimetrica a quota inferiore rispetto a quella prevista in progetto, il più possibile in aderenza al piano campagna, in maniera da tutelare al massimo l'intervisibilità tra le componenti della struttura territoriale;
- 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;
- 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;

- 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;

- 7) rif OSS 22. Con riferimento alle integrazioni al progetto definitivo e SIA in merito alla selezione dei poli estrattivi per l'approvvigionamento dei materiali per rilevati stradali, si confermano le perplessità - già espresse in fase di richiesta di integrazioni - riguardo il recepimento nel PAE comunale del polo estrattivo PO011 di Boretto, inserito dal PIAE 1996 e confermato nel PIAE 2004. Non risulta a questa Provincia, infatti, che il Comune di Boretto abbia condiviso la soluzione prospettata, che prevederebbe l'attuazione della previsione estrattiva per l'approvvigionamento delle opere in progetto previo adeguamento degli strumenti di pianificazione comunale al PIAE attraverso la procedura dell'Accordo di Programma;
- 8) rif OSS 23. In relazione alle elaborazioni prodotte a integrazione della NOTA ID RER 3.3 si evince che, nel tratto di competenza, sono presenti zone dove il Potenziale di Liquefazione risulta elevato e, quindi, non sono a priori escludibili effetti di sito. Pertanto, anche in un'ottica di prevenzione di possibili danni all'opera, in occasione di eventi con magnitudo molto elevata come quello che si è verificato nel 2012, si prescrive che nel progetto esecutivo siano previsti interventi strutturali attivi sul terreno per prevenire l'instaurarsi delle cause di liquefazione per evitare cedimenti del terreno o danni tali da causare l'interruzione della viabilità su un'opera che, in caso di emergenza, risulta strategica;
- 9) rif OSS 26. Visto anche quanto previsto dal cap. 7 "Altre condotte separate per l'immissione delle acque meteoriche di dilavamento nel reticolo scolante" della DGR dell'Emilia Romagna 286/2005, si chiede che sui tratti di viabilità di adduzione D02 e D03 sia prevista una rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche, prevedendo un trattamento di sedimentazione e disoleazione delle acque stesse;
- 10) rif OSS 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).
Il casello autostradale, ma soprattutto il campo base di Reggiolo nelle fasi di cantiere della durata di svariati anni, comporteranno la presenza di personale e lavorazioni tali da richiedere il trattamento delle acque di scarico, come previsto dal Proponente. D'altra parte il Piano Ambito del Servizio Idrico Integrato contiene la programmazione della realizzazione del collegamento fognario tra la zona industriale Rame e la zona industriale Ranaro al fine di trattare le acque di scarico presso il depuratore di Reggiolo. Al fine di ottimizzare la tempistica e sfruttare le sinergie tra le opere previste, anche in un'ottica positiva di riduzione dei costi di realizzazione e gestione, si richiede, in alternativa alla realizzazione di un impianto di depurazione dedicato, la compartecipazione economica da parte del Proponente alla realizzazione del collegamento fognario tra la zona industriale Rame e la zona industriale Ranaro al fine di trattare le acque di scarico presso il depuratore di Reggiolo. Inoltre tale intervento consentirà il recapito delle acque di scarico senza apportare carico idraulico nei corpi idrici presenti nelle immediate vicinanze del casello, anche al fine

di ovviare alle possibili future criticità idrauliche già segnalate dal Consorzio di Bonifica delle Terre dei Gonzaga in Destra Po, con parere prot. n. 5964 del 2/11/2012;

11)rif OSS 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 ad es. gli spostamenti verso i luoghi di lavoro/studio.

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. Il tracciato ed il progetto delle piste ciclopedonali dovrà essere definito in accordo con il Comune di Reggiolo;

12)lo studio sull'impatto acustico e le relative integrazioni, così come evidenziato da ARPA nel proprio parere PGRE/2013/0009027 del 30/9/2013, non forniscono garanzie sufficienti rispetto alla modellizzazione del proponente per assicurare un adeguato margine di cautela sui vari ricettori individuati, pertanto:

a) il proponente dovrà procedere ad effettuare le valutazioni acustiche e, se del caso, ad adottare le necessarie mitigazioni, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, per tutti quei ricettori impattati non solo dalla nuova viabilità autostradale e di adduzione in progetto, ma anche dalla viabilità esistente che subirà un aumento di traffico dovuto al nuovo assetto viabilistico.

In particolare anche dagli elaborati del SIA (si veda nello studio trasportistico lo scenario progettuale 2030 posto a confronto con quello programmatico sempre al 2030 – Flussogramma dei volumi di traffico differenziali progettuale-programmatico nel giorno medio annuo veicoli totali – scenario alto 2030 – Allegato QPRG 3.2.5.12) emerge che le strade sulle quali si verifica un aumento di traffico rispetto allo scenario programmatico 2030, sono, principalmente, parti della esistente strada Cispadana e precisamente:

- tratto nel comune di Reggiolo tra SP 43 per Moglia e SP2 Tagliata – Reggiolo - confine Mantova;
- tratto nei comuni di Guastalla, Gualtieri, Boretto e Brescello compreso tra i due tratti di viabilità di adduzione D03 e D02;
- tratto reggiano della A22.

b) diventa imprescindibile una campagna di monitoraggio sullo stato di post-operam al fine di verificare eventuali situazioni di superamento dei limiti. Poiché tuttavia vi sono diverse situazioni nelle quali più infrastrutture di trasporto contribuiscono alla rumorosità nei ricettori individuati (tema della concorsualità) è necessario che la suddetta campagna di post-operam venga preceduta da un monitoraggio di ante-operam su quei ricettori per i quali la concorsualità è massima. Ovviamente la campagna di monitoraggio di ante-operam ha l'obiettivo principale di individuare i contributi e dunque le diverse responsabilità delle arterie stradali concorrenti, sia che appartengano alla viabilità di progetto che alla viabilità esterna. Entrambi i monitoraggi di ante-operam e post-operam dovranno essere effettuati dal

proponente in accordo con ARPA, che verrà coinvolta anche nella validazione dei dati prodotti. Tale monitoraggio dovrà essere esteso a titolo di conferma delle previsioni d'impatto acustico e in funzione della eventuale realizzazione degli eventuali interventi mitigativi anche ai tratti viabilistici di cui al precedente punto a).

In ogni caso la realizzazione degli eventuali interventi mitigativi, dovrà essere effettuata dal proponente previo eventuale accordo con i gestori delle strade interessate. Si ricorda, a questo proposito, che la valutazione degli impatti complessivi di un'opera è infatti un contenuto specifico della valutazione di impatto ambientale, e qualora il contributo dell'opera in progetto comporti il superamento dei limiti di immissione su viabilità anche esterna al progetto stesso, spetta comunque al proponente provvedere alla realizzazione degli interventi di mitigazione, giacché è l'influsso dell'opera da questi realizzata a provocare il superamento dei limiti;

13) dagli elaborati emerge che la verifica dell'impatto acustico è stata effettuata "solo negli spazi effettivamente utilizzati per le attività umane" e, di conseguenza, vengono esclusi dalla valutazione di impatto acustico tutti gli edifici che non soddisfano tale requisito, quali ad esempio ruderi, edifici non utilizzati, ecc...

Poiché si ritiene che tale interpretazione normativa non sia fondata, con riferimento alla Tabella riportata in Allegato 8 alla relazione acustica integrativa, si prescrive che:

- i ricettori agricoli, produttivi e commerciali (codice 3, colore azzurro), in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione anche in periodo notturno;

- i ricettori residenziali disabitati, in cattive condizioni, ma teoricamente abitabili (codice 4, colore giallo) in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione;

- i ricettori costituiti da ruderi, non utilizzati e non abitabili (codice 5, colore rosso) in caso di superamento dei limiti (della nuova opera e concorsuali), siano oggetto di mitigazione.

Relativamente ai soli ricettori costituiti da ruderi, in subordine, potrebbe essere accettata la soluzione alternativa che prevede una fideiussione a favore dei Comuni, da utilizzare per appropriate opere di mitigazione qualora i proprietari degli attuali ruderi in futuro volessero esercitare il loro diritto di ristrutturazione dell'edificio;

14) rif OSS 30. In relazione al dimensionamento delle opere di mitigazione, si chiede al proponente di garantire la realizzazione delle medesime e, in caso in cui si verifichi sovrapposizione tra le fasce di rispetto di opere stradali in progetto con quelle relative ad un'altra infrastruttura viaria in progetto, per il dimensionamento sia utilizzato il criterio di concorsualità di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente 29/11/2000;

15) relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria, sulla scorta di quanto evidenziato da ARPA, le simulazioni modellistiche e gli scenari emissivi futuri presentati dal proponente mostrano incongruenze e/o sottostime rispetto ad altri scenari elaborati a livello regionale (ad es. PAIR 2020), per cui sono ancora in corso verifiche e approfondimenti. Tali incongruenze si riflettono anche sulle analisi delle situazioni locali, in particolare relative alla fase di esercizio nel "dominio di studio" di Reggiolo-Villanova e del cantiere fisso di Reggiolo, per il quale era stata richiesta una stima dell'impatto in atmosfera. Si richiede pertanto di effettuare gli approfondimenti ed i monitoraggi secondo le richieste di ARPA al fine di verificare 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).
E' inoltre necessaria la modifica del recettore sensibile individuato per Reggio,
considerando quanto indicato dal parere AUSL prot n.2013/0091142 del 27/09/2013.

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)

Perrone Raffaele

Da: provinciadi Reggio Emilia@cert.provincia.re.it
A: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it;
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: (Rif: 2013/51919 PROT) TRASMISSIONE PARERE SU AUTOSTRADA REGIONALE
CISPADANA
Allegati: parere 2 cispadana FINAL E.pdf.p7m; parere_2_cispadana_FINALE.doc;
SEGNATURA.XML