

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

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

Autostrada del Brennero S.p.A.

Protocollo 23360/20

Del 10/09/2020 Uscita



Spett.le

Regione Emilia-Romagna

Servizio valutazione di impatto e
promozione sostenibilità ambientale

PEC: ***vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it***

OGGETTO: procedimento autorizzatorio unico di VIA relativo al progetto denominato "(MO-E-1357): Adeguamento dei manufatti di regolazione e sfioro della cassa di espansione del fiume Secchia comprensivo della predisposizione della possibilità di regolazione in situazioni emergenziali anche per piene ordinarie in relazione alla capacità di deflusso del tratto arginato e avvio dell'adeguamento in quota e potenziamento strutturale dei rilevati arginali del sistema cassa di espansione esistente (MO-E-1273) Lavori di ampliamento e adeguamento della cassa di espansione del fiume Secchia nel comune di Rubiera (RE)"

È pervenuta a questa Società la Vs. comunicazione PEC del 21/08/2020 (acquisita al ns. prot. n. 21575/20) con la quale codesta Amministrazione ha reso noto l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito web della documentazione del progetto in argomento, presentato dall'Agenzia Interregionale per il Po ai fini dell'attivazione del procedimento unico di VIA, ai sensi della normativa regionale in materia.

Con la citata nota, codesta Amministrazione ha chiesto a numerosi Enti, fra cui questa Società, di verificare l'adeguatezza e la completezza della documentazione, relativa ai titoli abilitativi da rilasciare per la realizzazione e l'esercizio del progetto di cui all'elenco presentato dal proponente (riportato nell'allegato 1 alla comunicazione PEC del 21/08/2020).

Codesta Amministrazione ha inoltre trasmesso un secondo elenco di autorizzazioni, pareri o atti (riportato in allegato 2 alla citata comunicazione), non elencati dal proponente, di cui essa chiede di verificare se sia necessario comprenderli all'interno del Provvedimento Unico.

Ha infine rammentato che, nell'attuale prima fase, la verifica dovrà essere effettuata sulla presenza o assenza degli elaborati strettamente necessari per l'attivazione delle autorizzazioni senza entrare nel merito della documentazione inviata, avvisando altresì che durante l'istruttoria, nel caso risultasse necessario, potrà essere richiesta apposita documentazione integrativa.

Riguardo ai citati elenchi di autorizzazioni, pareri o atti si osserva innanzitutto che il documento denominato "elenco autorizzazioni richieste dal proponente" ricomprende il "parere di competenza per interferenze svincolo A1-A22 nuovo viadotto Secchia (Autostrada Campogalliano-Sassuolo)" la cui competenza viene attribuita a Autostrada del Brennero SpA. Il successivo "elenco autorizzazioni di cui verificare l'eventuale necessità di acquisizione" non cita atti da rilasciarsi da parte della scrivente Società.



Ricordati i contenuti della nota inviata a questa Società, occorre innanzitutto premettere che con il decreto prot. 3167/14 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali in data 22/04/2014 ha approvato il progetto – promosso da questa Società ed afferente all'autostrada A22 – per la “realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord e l'intersezione con l'A1” e osservare che tale progetto ricomprende altresì la riconfigurazione dello svincolo di interconnessione con l'A1 già adeguato alla futura realizzazione dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo. Tale progetto ha rivisto e superato la soluzione planimetrica precedentemente prevista per lo svincolo di interconnessione dal progetto redatto dall'ANAS (configurazione che è riportata nella “tavola 1-Planimetria generale degli interventi”, del progetto definitivo che è oggetto dell'odierno procedimento). Il citato decreto del MIT, come correttamente riportato negli strumenti urbanistici comunali (del Comune di Campogalliano), che ne hanno recepito i contenuti, esplica pienamente i propri effetti sia urbanistici sia riguardo alla normativa di settore delle strade (d. lgs. 30 aprile 1992, n. 285 recante il nuovo codice della strada).

Al fine di esplicitare nel dettaglio la configurazione del nuovo svincolo di interconnessione A22-A1, si trasmette in allegato il file pdf dell'elaborato planimetrico del progetto esecutivo dell'opera autostradale in corso di redazione.

L'avvenuta approvazione del suddetto progetto autostradale determina dunque anche l'imposizione del vincolo di fascia di rispetto stradale, ai sensi degli articoli 16, 17, 18 e 21 del codice della strada. L'ampiezza di tale fascia di rispetto, fuori dai centri abitati, in base al disposto del regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, è pari a 60 metri da misurarsi dal confine stradale, inteso come definito dall'art. 3, comma 1, numero 10, del codice.

Ciò premesso, si osserva che nel caso di lavori da eseguirsi nella fascia di rispetto autostradale, non è richiesto un semplice parere ma l'autorizzazione per le opere i depositi e i cantieri da eseguirsi nella fascia, necessaria in base a quanto disposto dall'articolo 21 del codice della strada. Il procedimento stabilito dal codice della strada (art. 27) per il rilascio di tale autorizzazione, nel caso delle autostrade gestite da società concessionarie, prevede un iter particolare che deve iniziare con la presentazione della domanda da parte del soggetto interessato ad eseguire le opere, al concessionario autostradale, la successiva trasmissione, a cura della Società concessionaria, della domanda corredata del parere della stessa Società al competente ufficio dell'Autorità statale (in passato l'ANAS, ora il MIT- Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) e l'adozione di un provvedimento da parte di tale ultimo soggetto, che abilita la Società concessionaria al rilascio dell'autorizzazione. Si tratta di un procedimento amministrativo che coinvolge un'Autorità statale diversa da quelle coinvolte nei procedimenti edilizi ed urbanistici.

Nel caso in cui siano da eseguirsi lavori su sedime di proprietà autostradale risulta invece applicabile l'articolo 25 del codice della strada, che subordina gli interventi al preventivo rilascio di una concessione (nel caso di autostrade in concessione si tratterà effettivamente di una subconcessione). Il procedimento stabilito dal codice della strada per il rilascio della subconcessione è analogo a quello previsto per l'autorizzazione. L'atto finale ha invece caratteristiche diverse. A tal proposito si evidenzia che le subconcessioni prevedono sempre una scadenza temporale.

Come già osservato l' “elenco autorizzazioni richieste dal proponente”, per quanto riguarda la scrivente Società, ricomprende solamente un generico “parere di competenza per interferenze svincolo A1-A22 nuovo viadotto Secchia (Autostrada Campogalliano-Sassuolo)”.

Il documento R.25 “Piano particellare grafico di esproprio, servitù e occupazione temporanea ed elenco ditte” reca fra le particelle da espropriare anche alcune particelle, che sono state acquisite da questa Società concessionaria per la realizzazione del citato progetto autostradale di “realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord e l'intersezione con l'A1”: si tratta delle particelle n.

289, 290, 325 del foglio 33 e della particella n. 86 del foglio 34 del comune catastale di Campogalliano. Le intestazioni relative alle particelle n. 289, 290, 325 del foglio 33, indicate nell'elaborato R.25, risultano non aggiornate.

Al riguardo rammentiamo che, per la proprietà autostradale in oggetto, la procedura espropriativa non è ammissibile in quanto prevista a carico di immobili acquisiti per opera di pubblica utilità di competenza statale, e non di una mera proprietà privata. Come è noto, a carico di tali beni non sono ammissibili atti autoritativi riconducibili a procedure espropriative. L'esecuzione di lavori e la realizzazione di opere sulla proprietà autostradale potrà avvenire esclusivamente previo rilascio di apposita subconcessione, su istanza del promotore dell'intervento. L'elaborato progettuale R.25 dovrà conseguentemente essere modificato, stralciando le posizioni relative alle particelle autostradali dall'elenco delle ditte espropriande ed inserendo le stesse fra quelle per le quali l'esecuzione di opere idrauliche avverrà "previa convenzionamento", con analogo indicazione anche nel piano grafico.

Al riguardo si osserva inoltre che, preso atto dell'inserimento del predetto documento R.25 "Piano particellare grafico di esproprio, servitù e occupazione temporanea ed elenco ditte" fra i documenti alla base della procedura, non risulta in alcun modo chiaro se l'avvio del "Procedimento autorizzatorio unico" valga anche come comunicazione di avvio del procedimento ai sensi della normativa in materia di espropri, mancando un'esplicita informazione in tal senso nella comunicazione pervenuta a questa Società. Nell'ipotesi che la comunicazione debba essere intesa in tal senso, questa Società invita formalmente il promotore e l'Autorità ad abbandonare la procedura nei confronti di questa Società concessionaria, preannunciando che questa Società si troverebbe costretta ad opporsi ad essa, qualora venisse proseguita.

Il promotore dell'intervento dovrà dunque innanzitutto esplicitare sia un'istanza di autorizzazione per i lavori da eseguirsi nella fascia di rispetto autostradale sia un'istanza di subconcessione per i lavori da eseguirsi su proprietà autostradale. Ciascuna istanza dovrà identificare esattamente su base catastale le aree cui è riferita. Inoltre, per poter consentire a questa Società concessionaria e all'Ente Concedente di eseguire le necessarie istruttorie tecniche propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione o della subconcessione, risulta necessaria la predisposizione di documentazione tecnica descrittiva degli interventi (planimetrie quotate, sezioni, particolari costruttivi, relazione tecnica, cronoprogramma, descrizione delle fasi di intervento), riferita alle sole interferenze con le opere autostradali già approvate e con la relativa fascia di rispetto. In particolare relativamente ai lavori da eseguirsi nelle zone in cui è prevista in base al progetto approvato la realizzazione di futuri rilevati autostradali, risulta necessaria una dettagliata definizione delle fasi temporali e delle modalità di intervento al fine di assicurare l'eseguità dell'infrastruttura autostradale già approvata.

In considerazione sia della particolarità dell'iter previsto dell'articolo 27 del codice per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni, previste dal d. lgs. 30 aprile 1992, n. 285, sia del necessario approfondimento tecnico, a questa Società concessionaria non pare opportuno ricomprendere il rilascio dei predetti atti all'interno dell'attuale procedimento autorizzatorio unico di VIA.

Fatte le sopra esposte considerazioni di carattere procedimentale ed inerenti altresì la adeguatezza e completezza della documentazione – rispetto alle quali si aggiunge solamente l'osservazione che nella documentazione progettuale risulta assente, rispetto a quanto riportato nell'elenco elaborati annesso al Progetto di A.I.Po, la Relazione idraulica R.03 – si ritiene comunque utile anticipare fin da subito alcune osservazioni derivanti da una verifica di merito della documentazione inviata.

La tavola "E.1-Arginatura secondaria a valle dello sbarramento. Planimetria e profilo di insieme", in corrispondenza dell'interconnessione A1-A22, indica in colore giallo il tratto di nuova arginatura tra le sezioni V_SX-11 e V_SX-14 e fino al termine dell'argine, a ridosso del rilevato autostradale e reca inoltre l'indicazione "intervento sostituito dal

rilevato stradale in progetto (interconnessione A1-A22)".

La tavola "E.2-Arginatura secondaria a valle dello sbarramento. Planimetria di dettaglio", indica in colore verde il tratto di nuova arginatura oltre la sezione V_SX-11 e reca anch'essa l'indicazione "intervento sostituito dal rilevato stradale in progetto (interconnessione A1-A22)".

Al riguardo occorre osservare che il progetto del nuovo svincolo di interconnessione A22-A1 prevede una serie di fornici nei rilevati autostradali, necessari per garantire la compatibilità idraulica alla Tr200. Il progetto, così impostato, risulta essere già stato approvato mediante il citato decreto n. 3167 del 22/04/2014 del MIT, a seguito della positiva conclusione della Conferenza dei Servizi, nell'ambito della quale anche AIPO aveva fornito parere positivo.

Il progetto oggetto dell'odierno procedimento autorizzatorio (all'intervento E) prevede la realizzazione di una arginatura secondaria a valle dello sbarramento fino alla sezione Vsx-11 e ipotizza che a valle di tale sezione e fino al rilevato dell'autostrada A1, una analoga funzione di presidio idraulico possa essere garantita (fino alla portata fluviale di 500 mc/s) dai rilevati dell' "interconnessione A1-A22".

Risulta qui evidente l'incongruenza dell'odierno progetto AIPO, di arginatura solo parziale, con le caratteristiche del progetto autostradale già approvato, in base al quale i rilevati autostradali non saranno impermeabili (verranno infatti realizzati opportuni fornici o tombini idraulici), caratteristica che impedisce a priori la possibilità di attribuire al rilevato autostradale una funzione di presidio idraulico.

Una seconda osservazione di merito riguarda il "manufatto di attraversamento scarico Fosso 10" rappresentato sia nell'elaborato "Tav. E.2 - - Intervento E: Arginatura secondaria a valle dello sbarramento. Planimetria di dettaglio" sia in dettaglio nell'elaborato "Tav. E.5 - Intervento E: Arginatura secondaria a valle dello sbarramento. Sezioni tipo e particolari costruttivi". La portata che defluisce nel corso d'acqua (catastalmente denominato "Canaletto"), di cui è previsto l'attraversamento superiore mediante il progettato rilevato arginale, deve infatti essere valutata in base al progetto autostradale approvato, essendo da questo prevista la raccolta delle acque della piattaforma stradale (superficie impermeabile) ai fini di trattamento ed il successivo convogliamento di tali acque nel canale. Le portate in gioco sono pertanto maggiori rispetto alla situazione attuale. Ciò comporta che il previsto sifone, come rappresentato negli elaborati, non sia idraulicamente sufficiente ed adeguato allo scopo.

Un'ultima osservazione riguarda la necessità di garantire la continuità della viabilità interpodereale di accesso ai fondi destinati a trovarsi al di là del nuovo rilevato arginale, che manterranno l'attuale destinazione agricola. Al fine di assicurare il mantenimento della possibilità di agevole transito dei mezzi (anche di grosse dimensioni) che attualmente accedono ai fondi ubicati nel quadrante a sud-est del nuovo svincolo di interconnessione, questa Società ha già individuato un idoneo percorso di accesso fruibile sia per l'accesso ai fondi dei terzi sia per l'accesso ai fondi propri. La fruibilità di tale percorso verrebbe ad essere compromessa dal nuovo rilevato arginale. Il promotore dell'odierno progetto idraulico dovrà garantire soluzioni idonee a garantire l'accesso ai fondi agricoli a sud-est, senza maggiori oneri per la scrivente Società.

Distinti saluti

IL DIRETTORE TECNICO GENERALE
(ing. Carlo Costa)

Allegato: elaborato planimetrico del progetto esecutivo dell'opera autostradale (scala 1:2000) con indicazione delle aree di esproprio, dei tracciati dei canali idraulici e dei fornici nei rilevati autostradali)

PF/VOG/MT

Lett194_RegioneE-R_VIPSA_Adeguam.manuf.cassa esp.f.Secchia_vog