

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 21835 del 16/11/2021 BOLOGNA

Proposta: DPG/2021/22478 del 15/11/2021

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO DI "COMPLETAMENTO DELLA TANGENZIALE NORD-OVEST NEL TRATTO TRA LE VIE GUASTALLA E S.P. 413 ROMANA NORD (BRETTELLA DI FOSSOLI), REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA TRA LE VIE GUASTALLA E TANGENZIALE B. LOSI E DEL COLLEGAMENTO CICLABILE CON LA ZONA AUTOTRASPORTATORI", LOCALIZZATO NEL COMUNE DI CARPI (MO), E PROPOSTO DAL COMUNE DI CARPI.

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
sostituito in applicazione dell'art. 46 comma 3 della L.R. 43/01 e della Delibera 2416/2008 e s.m.i., che stabilisce che le funzioni relative ad una struttura temporaneamente priva di titolare competono al dirigente sovraordinato, dal 1 novembre 2021 Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, PAOLO FERRECCHI

Firmatario: PAOLO FERRECCHI in qualità di Direttore generale

Responsabile del procedimento: Paolo Ferrecchi

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente Comune di Carpi, ha presentato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al progetto di *"completamento della tangenziale Nord-Ovest nel tratto tra le vie Guastallae S.P. 413 Romana Nord (Bretella di Fossoli), realizzazione di una rotatoria tra le vie Guastalla e tangenziale B. Losi e del collegamento ciclabile con la zona Autotrasportatori"*, localizzato nel Comune di Carpi (MO), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2021.684021 del 29 luglio 2021) e all'ARPAE di Modena;

il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della L.R. 4/2018, nella categoria B.2.43 denominato *"Strade extraurbane secondarie"*;

il progetto prevede la realizzazione di una nuova strada extraurbana di categoria C1, la realizzazione di una rotatoria all'incrocio fra via Guastalla e la tangenziale Bruno Losi e, infine, la realizzazione di una nuova pista ciclabile che si sviluppa a partire dalla Via Remesina Esterna e la zona Autotrasportatori;

l'intero progetto si pone come obiettivo il completamento della rete infrastrutturale esistente nel comune di Carpi. Il nuovo tracciato stradale si sviluppa per circa 2.140 metri totali, la rotatoria avrà un diametro esterno pari a 50 metri mentre la pista ciclabile avrà una lunghezza di circa 550 metri;

in applicazione della l.r. 13/2015 *"riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della l.r. 4/2018 sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna; la presente istruttoria è quindi stata svolta dalla Regione Emilia-Romagna previa istruttoria del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE;

le spese istruttorie relative alla procedura predetta, a carico del proponente, sono state correttamente versate ad ARPAE, ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018;

verificata la completezza e l'adeguatezza della documentazione presentata e sentita Arpa SAC di Modena, l'Autorità Competente

non ha ritenuto necessario formulare richieste di integrazioni rispetto al progetto presentato;

con nota di ARPAE Modena (prot. PG.2021.713305 del 04 Agosto 2021), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della pubblicazione del progetto presentato, sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb;>

allo stesso indirizzo sono consultabili tutte le note precedentemente citate relative al procedimento in oggetto;

il proponente ha chiesto nella istanza di attivazione della procedura di screening all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 "*norme in materia ambientale*";

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 60 giorni consecutivi a far data dal 04 agosto 2021, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini e degli enti interessati;

ARPAE SAC di Modena, terminata la fase istruttoria del progetto, ha inviato la Relazione Istruttoria per la procedura di verifica in oggetto acquisita con nota prot. PG.2021.1008229 del 02 novembre 2021;

il responsabile del presente Provvedimento motivato ed espresso previsto dall'art. 11 della l.r. n. 4/2018 è il dott. Paolo Ferrecchi;

CONSIDERATO CHE:

nello studio ambientale preliminare è stato descritto il progetto e sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla sua realizzazione; il proponente ha dichiarato in sintesi:

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE:

localizzazione e descrizione dell'opera

i principali obiettivi del progetto della Bretella di Fossoli

risultano essere lo sgravio di traffico su via Bruno Losi, che rende possibile anche una rifunzionalizzazione di tale strada, e il miglioramento dello smaltimento del traffico, tramite percorsi più lunghi ma veloci, eliminando le interruzioni fuori dai centri abitati;

l'infrastruttura di progetto si sviluppa in un'area agricola pianeggiante e scarsamente urbanizzata a nord-ovest dal tessuto urbano;

la localizzazione del tracciato preserva in buona parte i terreni interessati dalle bonifiche storiche, solo nel tratto più a nord l'intervento ricade nei terreni interessati dalle bonifiche storiche, anche se in un'area già costruita, dove risultano difficilmente leggibili segni e tracce della storia. Il tracciato interessa una fascia di terreno destinata all'attività agricola (area agricola periurbana), che richiede di prestare attenzione al tema idraulico legato alla rete dei fossi di scolo;

l'area più a sud è caratterizzata dalla presenza di ritrovamenti archeologici (incontro cardine edecumano, terramara, ritrovamenti età del bronzo ed età romana);

proseguendo verso nord il tracciato della nuova tangenziale interseca la viabilità storica, nella parte più a nord si attraversano il canale, la rete ecologica e i territori interessati da bonifiche storiche;

il tracciato non interessa siti appartenenti alla Rete Natura 2000, aree soggette a vincoli paesaggistici né complessi edilizi a carattere storico-architettonico, tipologico o testimoniale (edifici rurali, ville e casali);

l'infrastruttura viaria principale progettata ha una lunghezza totale pari a circa 2140 metri. Partendo da nord il primo tratto (Tangenziale Tratto 1) si sviluppa per 1350m a partire dalla rotatoria esistente sulla SP 413 (Tang. 12 Luglio 1944) ed il collegamento alla zona industriale denominata Autotrasportatori, prosegue in direzione sud-ovest, attraversando due canali consortili denominati canale Gusmea Ovest e il Diversivo Fossa Nuova Cavata, si allinea in parallelismo alla linea aerea di elettrodotto alta tensione Terna esistente per poi incrociare la strada comunale Via Quattro Pilastri;

su tale viabilità sarà realizzata una nuova intersezione rotatoria con diametro esterno pari a 40m (ricadente dunque nel range delle rotatorie convenzionali) con adeguamento dei tratti est ed ovest della stessa Via Quattro Pilastri;

proseguendo verso sud la Bretella si sviluppa per successivi 360m (Tangenziale Tratto 2) con andamento rettilineo fino alla rotatoria di progetto di accesso al nuovo ospedale. Tale intersezione rotatoria avrà un raggio esterno pari a 50m (rotatoria convenzionale), ad est sarà prevista la predisposizione di un braccio di collegamento per giungere al Polo Ospedaliero di nuova realizzazione;

proseguendo sempre verso sud la Bretella si sviluppa per gli ultimi 345m (Tangenziale Tratto 3) per riconnettersi alla rotatoria esistente di intersezione tra Via Quastalla e Via dell'Industria;

lungo la Bretella saranno realizzate tre opere d'arte tutte in corrispondenza dell'attraversamento del Tratto 1 sui canali consortili;

saranno realizzati due scatolari per il deflusso dei canali ed uno scatolare di attraversamento del rilevato stradale che permette di ricucire l'esistente strada bianca che scorre sulla zona arginale sud dei canali. Tale sottopasso di larghezza interna netta 3.00m e altezza 2.50m permette il passaggio pedonale e la futura riqualifica dello stradello arginale a pista ciclabile;

le opere minori comprendono tombini idraulici di sezione circolare e attraversamenti faunistici di sezione scatolare quadrata;

il progetto prevede di riconformare l'attuale zona di incrocio a "croce" tra Via Guastalla e Via Bruno Losi creando una nuova intersezione rotatoria per eliminare i vari punti di conflitto attuali e favorire lo smaltimento dei flussi veicolari. Sarà realizzata una nuova rotatoria con diametro esterno pari a 50m, tale larghezza permette di non intaccare le edificazioni esistenti al contorno fatta eccezione per minime aree nel quadrante nord-ovest e sud-est;

il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria nella zona a nord-est della Bretella. Tale pista si sviluppa per circa 550 m a partire dall'intersezione su SP 413 (Tang.12 luglio1944) si sviluppa in direzione sudest prima di svoltare verso sud e proseguire in parallelo alla linea ferroviaria fino a immettersi sulla pista ciclabile esistente sul lato nord di Via Remesina Est;

cantierizzazione dell'opera

le principali lavorazioni sono rappresentate da:

- scotico del piano campagna esistente per uno spessore di 30cm;

- bonifica del piano di posa dei rilevati mediante stabilizzazione a calce in sito spinta a 30cm di profondità;
- realizzazione dei rilevati con materiali provenienti da cava;
- realizzazione di opere d'arte maggiori e minori;
- realizzazione del sistema di smaltimento e gestione delle acque di piattaforma;
- installazione degli impianti di illuminazione;
- installazione di barriere acustiche fono-assorbenti;
- realizzazione di opere a verde per compensazione ambientale;

per la realizzazione dell'opera in oggetto, una volta eseguita la bonifica bellica, è prevista la predisposizione di: n.1 cantiere base, n.2 cantieri operativi lungo il tracciato della Bretella, n.1 aree di lavoro e stoccaggio materiali a supporto delle fasi realizzative dei manufatti di attraversamento su canali consortili e del sottopasso ciclopedonale, n.4 aree di stoccaggio provvisorio del terreno vegetale proveniente dalle operazioni di scotico, n.1 cantiere operativo a supporto dei lavori di esecuzione della pista ciclopedonale, n.1 cantiere operativo per la nuova rotatoria all'incrocio via Guastalla/Tang.B.Losi;

il cantiere base sarà localizzato lungo il tratto 03 della nuova tangenziale, in prossimità dell'attacco sud con la rotatoria incrocio via Industria e via Guastalla. Il campo base sarà collegato alle aree delle lavorazioni, senza la necessità di impegnare la viabilità pubblica;

per consentire un accesso in sicurezza alle aree di cantiere e di lavoro da parte dei mezzi d'opera e per mitigare gli impatti dei transiti dei mezzi d'opera sui flussi di traffico della viabilità pubblica, si prevede di anticipare alla prima fase esecutiva le opere di attraversamento dei canali consortili e la rotatoria su via Quattro Pilastri;

Saranno previsti anche impianti di lavaggio ruote, posizionati nei punti di uscita dal cantiere su pubblica via;

analisi trasportistiche

lo studio trasportistico consiste nell'analisi di due scenari costituiti dallo stato di fatto e dallo stato di progetto, il primo (Scenario "0") finalizzato a riprodurre le attuali condizioni di traffico, il secondo (Scenario "1") finalizzato a simulare i flussi veicolari a seguito della realizzazione della nuova infrastruttura viaria e dell'insediamento del nuovo polo ospedaliero previsto a nord di Via Guastalla;

dal confronto tra i due scenari emerge come la nuova infrastruttura viaria assorba parte del flusso veicolare presente sulla Tangenziale Losi e su Via Guastalla. Si registra anche un aumento del flusso su Via 4 Pilastri e sulla Tangenziale 12 luglio 1944, fenomeno da ricondurre alla presenza del nuovo polo ospedaliero;

la pianificazione territoriale

l'opera in progetto risulta coerente rispetto agli obiettivi di Piano Territoriale Regionale (PTR). Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) riporta la previsione di completamento della tangenziale urbana di Carpi. Il progetto risulta coerente con le disposizioni della pianificazione a livello provinciale. In particolare, con riferimento al PTCP vigente, l'area in oggetto non è interessata dalla perimetrazione delle fasce di espansione inondabili;

l'opera in oggetto presuppone una variante allo strumento urbanistico vigente del Comune di Carpi. La pianificazione a livello comunale prevede la realizzazione del tratto di tangenziale oggetto della presente relazione, inserita anche all'interno di uno studio trasportistico generale. Si evidenzia però che l'opera si scosta in termini di tracciato e per la realizzazione di una rotatoria presso l'incrocio di via Guastalla e via Bruno Losi;

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

atmosfera

presso la stazione di Remesina a Carpi nel 2019, l'aria è risultata "Buona" o "Accettabile" in 243 giornate, corrispondenti a circa il 67% dell'anno. Per il restante periodo, 122 giornate (33%), la qualità dell'aria è risultata "Mediocre", "Scadente" o "Pessima";

il progetto della nuova Bretella di Fossoli comporta lo spostamento del volume di traffico in attraversamento da un'area urbanizzata, ad un'area situata in quello che il PRG vigente di Carpi definisce "fascia di transizione tra aree urbanizzate e zone naturalistiche", caratterizzata dalla presenza anche dell'autostrada A22;

il principale impatto previsto riguarda i contributi all'inquinamento atmosferico locale da parte del traffico indotto dal progetto, in particolare contributi negativi per le aree limitrofe, contributi positivi per via Losi e, a scala comunale, per la fluidificazione dello scorrimento di automezzi e la razionalizzazione dei flussi. Inoltre, il nuovo collegamento ciclabile contribuirà a promuovere la mobilità sostenibile in

bicicletta dal tessuto urbano centrale a quello periferico;

in riferimento agli interventi di mitigazione, nella fase di esercizio la progettazione delle opere a verde ha prestato attenzione alla presenza di recettori sensibili, andando a inserire tra questi e l'infrastruttura di progetto gruppi arborei e/o siepi con la funzione di difesa dalle sostanze inquinanti prodotte dal traffico. La piantumazione di essenze arbustive ed arboree è stata prevista anche come misura di mitigazione delle emissioni inquinanti;

nell'impostazione e nella gestione del cantiere saranno adottate le seguenti azioni di mitigazione degli impatti connessi alla produzione di polveri:

- stabilizzazione a calce del piano di posa mediante utilizzo di calce a polverosità confinata;
- installazione di n. 2 impianti lavaggio ruote agli accessi dei cantieri principali della Bretella; un ulteriore impianto lavaggio ruote sarà previsto anche all'uscita del cantiere operativo a supporto della nuova pista ciclopeditone;
- interventi di bagnatura delle piste, delle superfici di cantiere e delle aree di stoccaggio terreni (che in alternativa possono essere coperti);
- copertura dei cassoni dei mezzi destinati alla movimentazione dei materiali con teli;
- transito a velocità ridotta dei mezzi di cantiere;
- spazzolatura ad umido su tutte le viabilità interessate da traffico di mezzi pesanti che si dipartono dalle piste o dai cantieri operativi, per tutto il periodo in cui tali viabilità saranno in uso da parte dei mezzi di cantiere;
- possibilità di installare recinzioni di cantiere con teli antipolvere;

geologia e acque

nell'area di progetto non risulta la presenza di elementi geomorfologici tali da rappresentare una criticità ai fini progettuali: l'uso del suolo in quest'area è prevalentemente agricolo, con una presenza molto estesa di campi coltivati;

il consorzio di bonifica cui fa capo il reticolo idrografico interessato dal nuovo asse stradale è il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale (CBEC). Le principali interferenze idrauliche con i corsi d'acqua codificati e in capo al Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, sono il corso d'acqua primario Diversivo Fossa Nuova Cavata, il corso d'acqua irriguo Canale Gusmea Ovest,

la linea d'acqua secondaria in capo al consorzio;

l'area non è classificata come zona vulnerabile da nitrati e non risulta che la realizzazione dell'opera in progetto possa comportare variazioni in tal senso;

sono previsti in progetto scotichi e scavi superficiali per i quali non sono attese interferenze dirette con la falda, fatto salvo per la realizzazione delle vasche di prima pioggia (profondità di scavo >2m) che dovranno avvenire a seguito di preventivo isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acque sotterranee del cemento e di altri additivi;

l'invarianza idraulica nel territorio viene assicurata sia garantendo la continuità ai corsi d'acqua principali e secondari mediante la realizzazione di attraversamenti idraulici, sia grazie alla realizzazione di bacini di laminazione (fossi trapezoidali);

nell'impostazione e nella gestione del cantiere saranno adottate le seguenti azioni di mitigazione in relazione al reticolo idrografico, sulla falda idrica e sul suolo:

- confinamento idraulico delle aree di lavoro rispetto al reticolo idrografico esistente, si prevede la realizzazione dei fossi di guardia e degli attraversamenti idraulici prima delle opere stradali;
- gestione delle acque di drenaggio delle aree di cantiere. All'interno del Campo base e dei Cantieri Operativi, è previsto un intervento di impermeabilizzazione delle aree di parcheggio e di quelle destinate alla manutenzione ed allo stoccaggio di materiali pericolosi. Le aree del Campo base ed i Cantieri Operativi saranno inoltre confinate rispetto al reticolo idrografico esistente, mediante la realizzazione di fossi di drenaggio perimetrali;

l'area destinata ai container di rifiuti non sarà posta in vicinanza dei baraccamenti di cantiere e sarà adeguatamente cinta e protetta, in funzione della tipologia dei rifiuti stessi, in modo da evitare l'emissione di odori o polveri. Premesso che il deposito temporaneo in cantiere dei rifiuti sarà effettuato per tipologie omogenee e nel rispetto delle norme tecniche, i rifiuti pericolosi saranno consegnati a società autorizzate o comunque trasportati in discarica autorizzata tramite mezzi idonei ed autorizzati;

suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare

in relazione all'uso del suolo, molti appezzamenti sono attualmente destinati all'agricoltura. Le interferenze principali tra progetto e componente suolo riguardano essenzialmente la fase

di esercizio a causa della sottrazione di suolo con capacità d'uso media/elevata;

per quanto concerne la fase di cantiere, le aree di cantiere in senso stretto saranno sottoposte a scotico ed il suolo sarà opportunamente stoccato per poi essere ripristinato a fine lavori;

nella fase di realizzazione dell'opera si provvederà alla rimozione ed al successivo accantonamento, in siti idonei, del terreno agrario proveniente dalle operazioni di scotico, allo scopo di poterlo riutilizzare, alla fine dei lavori, per la sistemazione delle scarpate del rilevato stradale, i ripristini ambientali, gli interventi di compensazione ambientale e la rinaturalizzazione dell'area di cantiere. I cumuli non dovranno comunque superare i 2 m di altezza per 6 m di larghezza di base;

biodiversità, popolazione e salute umana

il progetto non interessa aree vincolate dal punto di vista ambientale. Si prevedono comunque incidenze potenziali, relative a:

- consumo di suolo e modifica delle pratiche colturali;
- possibile eliminazione di fauna e flora
- frammentazione
- inquinamento del suolo

in relazione agli aspetti esaminati, l'intervento determina un'incidenza che può risultare significativa e per la quale devono essere attuati interventi di mitigazione. Al fine di ridurre l'incidenza evidenziata il progetto ha previsto le seguenti opere di mitigazione:

- sistemazione a verde ornamentale delle rotatorie (tipologia A); la sistemazione a verde prevede l'utilizzo di essenze rustiche e irrigazione con le sole precipitazioni atmosferiche;
- siepe-filtro a protezione dei corsi d'acqua (tipologie B1 e B2), le radici delle siepi o dei filari consentono di trattenere la terra lungo le scarpate degli argini, inoltre molte piante sono in grado di ridurre il carico di microrganismi potenzialmente patogeni;
- gruppo arboreo per la difesa dalle sostanze inquinanti prodotte dal traffico (tipologia C), in prossimità dell'abitato sono stati previsti gruppi arborei con sesto di impianto fitto e presenza di specie di Acero, al fine del contenimento delle concentrazioni di particolato, quale il PM10;

- siepe per la difesa dalle sostanze inquinanti prodotte dal traffico (tipologia D);
- arredo aiuole stradali (tipologia E);
- sono previsti tre sottopassi faunistici mediante la realizzazione di tombini idraulici che svolgono una doppia funzione;

paesaggio

il progetto non comporta modifiche della morfologia, della compagine vegetale, dello skyline naturale o antropico. Si rileva comunque l'opportunità di prevedere elementi di inserimento ambientale e mitigazione al fine di ridurre/contenere gli effetti negativi seppure poco significativi, descritti nel paragrafo precedente;

rumore e vibrazioni

per quanto riguarda la fase di esercizio, all'interno del documento "Relazione studio acustico", si è proceduto alla stima dei livelli di rumore attesi dovuti alle infrastrutture stradali di progetto in esercizio e in assenza di interventi di mitigazione acustica;

l'area interessata dall'intervento rientra nelle classi acustiche III, IV e V. Non sono presenti, in prossimità, ricettori sensibili;

la valutazione dello scenario post-operam è effettuata attraverso modellizzazione acustica, si denotano delle criticità, nel periodo notturno, per alcuni ricettori;

al fine di contenere le emissioni acustiche è stata prevista l'installazione di barriere acustiche fonoassorbenti. Sono previste due tipologie di barriere fonoisolanti e fonoassorbenti in alluminio: Tipologia A, colore finitura verde e la Tipologia B, rivestite con essenze per avere un effetto di "verde verticale";

dalle analisi condotte si denota che, con gli interventi di mitigazione previsti, i limiti vengono rispettati su tutti i ricettori. Infatti, tutti i livelli di pressione sonora in facciata a tutti i ricettori rientrano nei limiti ad eccezione, nel periodo notturno, per alcuni edifici con destinazione produttiva, artigianale o prettamente adibiti alle lavorazioni agricole come da limiti di progetto;

non sono previste vibrazioni in fase di esercizio. Per quanto riguarda la fase di cantiere le vibrazioni risultano poco significative, eventualmente legate solo alla fase di rullatura del rilevato;

per quanto riguarda l'impostazione delle aree di cantiere

l'Impresa dovrà localizzare gli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori esterni, e orientare gli impianti che hanno un'emissione direzionale in modo da ottenere il livello minimo di pressione sonora;

relativamente alle modalità operative l'Impresa è tenuta a dare preferenza al periodo diurno per l'effettuazione delle lavorazioni, impartire direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi: per il caricamento e la movimentazione del materiale inerte dare preferenza all'uso di pale caricatori piuttosto che escavatori, rispettare la manutenzione ed il corretto funzionamento di ogni attrezzatura, privilegiare il deposito temporaneo degli inerti in cumuli da interporre fra le aree dove avvengono lavorazioni rumorose ed i ricettori, usare barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose, evitare le ore di maggiore quiete per le operazioni più rumorose ed effettuare una comunicazione preventiva sulle modalità e sulle tempistiche di lavoro, effettuare le operazioni di carico dei materiali inerti in zone dedicate, delimitare rigorosamente i percorsi destinati ai mezzi, disciplinare l'accesso di mezzi e macchine all'interno del cantiere mediante procedure da concordare con la Direzione Lavori, ottimizzare la movimentazione di cantiere di materiali in entrata ed uscita;

radiazioni non ionizzanti e ionizzanti

l'area oggetto di intervento è caratterizzata dalla presenza di linee elettriche AAT/AT e MT/BT;

in relazione alle reti di distribuzione di energia elettrica MT, si evidenzia la presenza di linee MT Enel aeree e in cavo interrato;

in relazione alle Reti di trasporto e distribuzione di energia elettrica AAT e AT si riscontra la presenza di Linee 132 kV aereo e una sottostazione elettrica RFI;

è stato verificato il rispetto della distanza minima dai conduttori alla sede stradale, e per l'installazione dell'impianto di illuminazione, ai sensi dell'allegato IX D. Lgs.81/2008, si è stabilita una fascia di rispetto dai conduttori stessi pari a 6m (-5m richiesti dalla normativa e +1m ulteriore in via cautelativa per mezzi meccanici di manutenzione). In tale fascia NON vi sono interferenze con l'apparecchio scelto per il progetto. Sarà fondamentale in fase di progettazione esecutiva confrontarsi con Terna per conoscere le posizioni effettive delle catenarie dei conduttori presenti nell'area di intervento, in determinate condizioni (temperatura 40°) come richiesto dalla normativa

vigente, per la verifica finale del posizionamento delle armature stradali al di fuori delle aree di rispetto;

per quanto riguarda le ulteriori linee telefoniche e BT presenti attualmente nell'area di intervento in Via Quattro Pilastri, il progetto ne prevede l'interramento e pertanto non sono state evidenziate ulteriori fasce di rispetto da considerare nel progetto dell'impianto di illuminazione stradale;

inquinamento luminoso e ottico

l'impianto di illuminazione stradale è stato progettato rispettando quanto prescritto all'art. 4, della Delibera di Giunta Regionale n.1732 "Terza Direttiva applicativa Legge Regionale n°19/2003;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato si ritiene che:

localizzazione e variante urbanistica

a livello di pianificazione comunale, lo strumento urbanistico vigente (PRG) prevede la realizzazione del tratto di tangenziale in progetto, che risulta essere inserito anche all'interno di uno studio trasportistico generale. L'opera però si scosta da quanto contenuto nella pianificazione comunale in termini di tracciato e per la realizzazione delle rotatorie;

per dette modifiche, contestualmente al Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA (Screening), il Comune di Carpi ha provveduto ad adottare una Variante Specifica al PRG vigente (ai sensi dell'art. 4, comma 4) lett.a) della LR 24/2017 e dell'art. 12 della LR 37/2002, nonché dell'art. 19 del DPR n. 327/01) per procedere alla ridefinizione/variazione della destinazione urbanistica delle zone interessate dal nuovo tracciato e al conseguente adeguamento della cartografia "PS2 Azzonamento del territorio comunale" per i Quadranti 12, 13 e 18;

si prende atto che la modifica del tracciato contemplato nel PRG vigente si è resa necessaria per:

- consentire un unico corridoio infrastrutturale usufruendo del tracciato esistente dell'Elettrodotto e ottenere un miglioramento ambientale e paesaggistico mediante la localizzazione in Via Quattro Pilastri della rotonda prevista dal PRG vigente in posizione interferente con il Canale Diversivo Fossa Nuova Cavata;
- creare il collegamento al nuovo Polo Ospedaliero di futura realizzazione;
- ricongiungere la Bretella alla rotatoria esistente tra Via

Guastalla e Via dell'Industria;

- realizzare la nuova pista ciclo-pedonale per collegare la Tangenziale Bruno Losi alla pista ciclabile esistente di via Remesina Est;

si prende atto, altresì, che nel bilancio della trasformazione territoriale il nuovo tracciato planimetrico permette di conseguire delle migliorie progettuali relativamente alla sicurezza della circolazione stradale, alla ridistribuzione e fluidificazione del traffico veicolare, maggior tutela dei terreni interessati dalle bonifiche storiche;

in conclusione, le modifiche proposte al PRG vigente introdotte dal nuovo tracciato viario e dalle relative opere complementari non comporteranno ricadute significative dal punto di vista ambientale e territoriale a condizione siano realizzate le opere di mitigazione proposte nella progettazione;

atmosfera

fase di cantiere: la principale fonte di emissione di polveri è rappresentata dalle attività di movimentazione di materiali terrosi connesse con la realizzazione dei rilevati. Il progetto prevede l'utilizzo di una calce a polverosità limitata per la stabilizzazione del piano di posa dei rilevati stradali;

non è stata presentata una valutazione degli impatti determinati dall'attività del cantiere sulla qualità dell'aria, ma sono state specificate una serie di misure gestionali finalizzate al contenimento delle emissioni polverose;

si concorda con le misure di mitigazione previste che si ritengono efficaci ai fini del contenimento della polverosità a cui si aggiungono ulteriori misure indicate nel presente procedimento;

fase di esercizio: l'intervento produrrà uno spostamento dei flussi veicolari dalla tangenziale Bruno Losi verso la zona più ad ovest, allontanandoli dal centro urbano e riducendo così gli impatti a carico dell'area residenziale più densamente abitata. Inoltre, il nuovo collegamento ciclabile contribuirà a promuovere la mobilità sostenibile in bicicletta dal tessuto urbano centrale a quello periferico, andando a completare la direttrice ciclo-pedonale in direzione zona autotrasportatori;

si colgono positivamente gli interventi di mitigazione a verde mediante gruppi arborei (Tipologia C) che arbustivi (Tipologia D) in grado di assorbire e trattenere le sostanze inquinanti quali polveri PM10 e i principali gas emessi dal traffico veicolare. Nelle successive fasi di progettazione sarà necessario valutare la

possibilità di incrementare tali interventi;

si ritiene che, complessivamente, l'impatto dell'opera sulla componente atmosfera sia significativo, ma reso accettabile dalle mitigazioni previste nel progetto e da quelle prescritte nel presente procedimento;

acque

fase di cantiere: per la costruzione del progetto saranno realizzati un cantiere base, di superficie pari a circa 2.200 mq, in cui saranno previste aree di parcheggio per mezzi di cantiere e/o visitatori, aree destinate ad officina e deposito/stoccaggio materiali. Inoltre, nei cantieri operativi saranno presenti, WC chimici, delle aree di stoccaggio/deposito materiali e delle aree di parcheggio;

il proponente prevede nel Campo base di cantiere e nei Cantieri Operativi, l'impermeabilizzazione delle aree di parcheggio e di quelle destinate alla manutenzione ed allo stoccaggio di materiali pericolosi (officine, carburanti, oli, etc.). Le aree del cantiere, in cui sono previsti stoccaggi di sostanze pericolose quali oli minerali ed idrocarburi per il rifornimento dei mezzi, prevederanno sistemi di contenimento finalizzati a contenere ed evitare sversamenti accidentali sul suolo o nelle acque, adeguatamente dimensionati alle volumetrie di sostanze stoccate. Per quanto attiene il contenimento di eventuali sversamenti in cantiere, è prevista l'installazione, nei pressi delle stesse aree di deposito olii, kit anti-sversamento di pronto intervento;

si ritiene che, complessivamente, l'impatto dell'opera sulla componente acque sia poco significativo mettendo in atto le mitigazioni previste nel progetto e quelle prescritte nel presente procedimento;

suolo e sottosuolo

fase di cantiere: nella fase di realizzazione dell'opera si provvederà alla rimozione ed al successivo accantonamento, in siti idonei, del terreno agrario proveniente dalle operazioni di scotico allo scopo di poterlo riutilizzare alla fine dei lavori per la sistemazione delle scarpate del rilevato stradale, i ripristini ambientali, gli interventi di compensazione ambientale e la rinaturalizzazione delle aree di cantiere;

la realizzazione del progetto porterà alla produzione di un quantitativo di materiale da scavo complessivo di 21.098 mc che, in riferimento ai fabbisogni dell'opera in progetto, sarà suddiviso nel seguente modo:

- 7.345 mc riutilizzabili all'interno della stessa opera

(rinterri, rinverdimenti, ripristini) ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017;

- 13.160 mc di terreno da conferire ad un impianto di recupero da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs.152/2006;

per la realizzazione delle opere saranno necessari ca. 65.000 mc di materiale inerte da utilizzare per rilevati e fondazioni stradali e si prevede l'approvvigionamento di pari quantità di materiale da siti esterni;

è prevista, infine, la fresatura/demolizione di pavimentazioni stradali esistenti per un volume complessivo pari a circa 1.906 mc, che saranno conferiti in appositi impianti di recupero e gestiti come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs.152/2006. Stessa modalità di gestione sarà riservata anche alle terre di scavo provenienti dalla trivellazione dei pali di fondazione delle barriere acustiche, fatto salvo l'eventuale campionamento ed analisi ambientale in fase di cantiere che possa attestarne la sussistenza dei requisiti di qualità ambientale;

per la caratterizzazione dei terreni oggetto di scavo si prevede l'esecuzione di campionamenti con relativa analisi ambientale. Il presente progetto predilige in linea generale l'ottimizzazione dei processi produttivi ed il massimo riutilizzo del materiale scavato;

per quanto concerne le terre da scavo, i relativi progetti esecutivi dovranno contenere specifiche informazioni circa i quantitativi asportati e riutilizzati, sia nel sito di produzione, sia in un sito di destinazione diverso da quello di produzione;

si ritiene che, considerato il contesto e la tipologia di opera, l'impatto sulla componente suolo e sottosuolo sia poco significativo, mettendo in atto gli accorgimenti previsti nel progetto e quelli previsti dalla normativa di settore;

biodiversità, popolazione e salute umana

dato il contesto di riferimento e gli effetti dell'opera quali il decongestionamento del traffico dall'attuale assetto viario, la connessione della viabilità ciclabile con la nuova viabilità, il facilitamento dell'accesso al nuovo ospedale, e le misure di mitigazione previste rendono l'impatto complessivamente accettabile per queste componenti;

paesaggio

dato il contesto di riferimento, si ritiene che la realizzazione della strada e delle opere ad essa connesse (rotatorie, barriere antirumore, opere di mitigazione a verde, piste ciclabili, etc...)

possano essere considerate opere di miglioramento ambientale e paesaggistico, nel momento in cui favoriscono una ridistribuzione e fluidificazione del traffico veicolare e un migliore inserimento delle infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con l'ambiente circostante. Si ritiene quindi poco significativo l'impatto sul paesaggio;

rumore e vibrazioni

fase di cantiere: nella documentazione non è presente una valutazione previsionale dell'impatto acustico determinato dal cantiere, ma vengono specificate le misure gestionali che saranno introdotte;

in assenza di una valutazione previsionale, non risulta chiaro se saranno garantiti i limiti della classificazione acustica ai ricettori; si ricorda che per i cantieri temporanei o mobili, di tipo edile, stradale o assimilabili, con lavorazioni in esterno è possibile fare riferimento alla DGR 1197/2020. Lo svolgimento delle attività di cantiere, nel rispetto dei limiti di rumore ed orario indicati nella DGR 1197/2020 o nel Regolamento comunale, necessita di comunicazione da inviare allo Sportello Unico (SU) competente, almeno 20 giorni prima dall'inizio dell'attività;

fase di esercizio: l'infrastruttura in oggetto è una strada extraurbana secondaria di tipo C ricadente nel sottotipo C1 che, secondo la Tabella 1 (strade di nuova realizzazione) dell'Allegato 1 al DPR 142/2004, nella fascia di pertinenza di 250 metri a partire dal confine stradale, è sottoposta ai limiti di immissione acustica pari a 65 dBA nel periodo diurno (6-22) e 55 dBA in quello notturno (22-6);

sono stati censiti i ricettori nella fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura e non sono stati rilevati ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) né in questa fascia, né negli ulteriori 250 metri. Per i ricettori produttivi, artigianali e adibiti prettamente alle lavorazioni agricole è stato verificato il rispetto del solo limite diurno;

le stime previsionali evidenziano il superamento del limite acustico più cautelativo preso a riferimento per il periodo notturno (52 dBA) presso 23 ricettori, con destinazioni d'uso residenziale o produttivo/industriale/agricolo. Presso 6 di essi (R55, R65, R66, R70, R85, R92) si verifica anche il superamento del limite notturno stabilito dal DPR 142/2004 (55 dBA);

per garantire il rispetto dei limiti ai ricettori vengono previste 7 barriere acustiche. Per i ricettori R55, R56, R64, R65, R66, R70, R74, R75, R76, R96, invece, non viene previsto alcun intervento di mitigazione acustica in quanto si tratta di edifici

che si dichiarano ad uso produttivo/industriale/agricolo e pertanto non è stato ritenuto necessario garantire il rispetto del limite riferito al periodo notturno;

si segnala che presso 5 delle 7 barriere acustiche progettate, alcuni ricettori abitativi presentano livelli che, seppur inferiori, risultano molto prossimi al valore limite (differenza < 1 dBA): R44 (BA Centro Ovest 05), R45 e R46 (BA Nord Ovest 06), R78 (BA Nord Est 07), R86 (BA Centro Est 04), R92 (BA Centro Est 02);

nei ricettori in cui è stato riscontrato il superamento notturno, non si evidenzia invece alcuna criticità nel periodo diurno;

si ritiene che, complessivamente, l'impatto dell'opera sulla componente rumore sia significativo, ma reso accettabile dalle mitigazioni previste nel progetto e da quelle prescritte nel presente procedimento;

radiazioni non ionizzanti e ionizzanti

considerata la tipologia di opera ed il contesto, si ritiene trascurabile l'impatto dell'opera per quanto riguarda le radiazioni ionizzanti e non;

inquinamento luminoso

dato il contesto di riferimento, si ritiene che l'impatto dell'inquinamento luminoso sia trascurabile;

RITENUTO CHE:

visti i criteri pertinenti indicati nell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs 152/06, in considerazione delle mitigazioni previste nel progetto che si intendono vincolanti, effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "completamento della tangenziale Nord-Ovest nel tratto tra le vie Guastalla e S.P. 413 Romana Nord (Bretella di Fossoli), realizzazione di una rotatoria tra le vie Guastalla e tangenziale B. Losi e del collegamento ciclabile con la zona Autotrasportatori", localizzato nel Comune di Carpi (MO), può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA nel rispetto delle condizioni di seguito elencate (contenute altresì nel determinato), oltre a quelle già previste negli elaborati depositati alla presentazione dell'istanza:

1. nelle successive fasi di progettazione è necessario valutare espressamente la possibilità di incrementare gli interventi di mitigazione a verde in grado di assorbire e trattenere le sostanze

inquinanti quali polveri PM10 e i principali gas emessi dal traffico veicolare, in particolare:

- a. nel Tratto 1- parte est, dove sono presenti alcuni edifici residenziali;
- b. presso le rotatorie con Via 4 Pilastri e con Via Guastalla, dove sono previste barriere acustiche ma vista la presenza di numerosi ricettori residenziali potrebbe essere opportuno un'ulteriore mitigazione soprattutto finalizzata alla riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- c. presso la parte ovest della nuova rotatoria per l'accesso al polo ospedaliero in progetto in quanto anche in questo caso sono presenti edifici residenziali poco distanti;

in fase di progettazione esecutiva, occorrerà pertanto presentare ad Arpae una specifica relazione in merito agli interventi di mitigazione a verde;

2. andranno opportunamente documentate ad Arpae e al Consorzio di Bonifica Emilia Centrale le modalità di inserimento degli scatolari idraulici nel tratto in cui l'infrastruttura viaria attraversa i due canali interferiti (Deviazione Fossa nuova Cavata e Canale Gusmea Ovest): se tale inserimento verrà effettuato ad alveo in secca, oppure qualora dovesse essere presente un flusso d'acqua, le operazioni per limitare il più possibile fenomeni di intorbidimento delle acque;

3. per quanto attiene gli scavi per la realizzazione del sottopasso ciclopeditonale, così come per tutti gli altri scavi che possono interessare la falda freatica, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere descritto, tramite apposita relazione da inviare ad Arpae, il sistema di gestione delle acque intercettate, indicando i recapiti finali e avendo cura di prevedere un sistema di decantazione delle stesse qualora presentassero elevata torbidità;

3. in relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo prodotte nella realizzazione dell'opera, prima delle attività di escavazione si dovranno svolgere le attività necessarie in conformità a quanto indicato dal D.P.R. 120/2017, inviando agli organi territorialmente competenti quanto previsto dalla normativa;

4. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere

e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;

si fa inoltre presente che a seguito della conclusione del presente procedimento:

- ai fini del contenimento della polverosità, il progetto esecutivo del cantiere dovrà prevedere ulteriori mitigazioni, quali:
 - o la riduzione delle altezze di caduta del materiale scavato all'interno del vano di carico dei mezzi destinati alla movimentazione di materiali;
 - o la movimentazione lenta del materiale con i mezzi cingolati;
 - o l'utilizzo di macchine rispondenti alle normative vigenti e sottoposte regolarmente al piano di manutenzione;
 - o un controllo annuale dei gas di scarico: i camion ed i mezzi meccanici utilizzati devono essere conformi alle ordinanze comunali e provinciali, nonché alle normative ambientali relative alle emissioni dei gas di scarico degli automezzi;
 - o di evitare attività di scotico e le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;

nel caso, comunque, dovessero emergere dei disagi, il proponente dovrà tempestivamente intervenire con ulteriori misure di mitigazione, atte a eliminare/ridurre tali disagi;
- nelle successive fasi progettuali, dovrà essere presentato un piano di emergenza per la gestione di potenziali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti il suolo o le acque. In caso di sversamenti rilevanti, si dovrà prevedere anche la comunicazione tempestiva alle Autorità competenti in materia;
- per quanto riguarda il dimensionamento dei manufatti per la raccolta delle acque di piattaforma, il proponente ha utilizzato correttamente una serie storica delle pluviometrie che contempla anche eventi recenti di piogge significative. Qualora prima del progetto esecutivo si evidenziassero situazioni pluviometriche più gravose rispetto a quelle ad oggi utilizzate ne dovrà essere tenuto conto al fine di

verificare l'adeguatezza del sistema di collettamento delle acque di piattaforma;

- si raccomanda di evitare la sovrapposizione di particolari lavorazioni rumorose e di effettuare lo spegnimento dei mezzi ogni qualvolta non sia necessario il loro funzionamento in cantiere. Nel caso dovessero emergere disagi il proponente dovrà tempestivamente intervenire con misure di mitigazione acustica, atte a eliminare/ridurre tali disagi e potranno essere richieste rilevazioni per verificare il rispetto dei limiti vigenti;
- per limitare l'impatto acustico in fase di esercizio, dovranno essere imposti i limiti di velocità utilizzati nella previsione relativi ai tre tratti della bretella;
- una volta realizzate le opere di mitigazione acustica ne andrà collaudata e valutata l'efficacia da parte di Arpa;
- durante le diverse fasi di cantiere si raccomanda di attenersi alle indicazioni contenute nelle "Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil" reperibili al seguente indirizzo web della Regione Emilia-Romagna: <http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil>

VISTI:

il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";

la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";

la legge regionale 4/2018 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti";

VISTE, altresì, le deliberazioni della Giunta regionale:

n. 2416 del 29/12/2008, "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e ss.mm.ii., per quanto applicabile";

n. 111 del 28 gennaio 2021 "Piano Triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza" ed in particolare l'Allegato D "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti dal d.lgs. 33/2013. Attuazione del Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2021-2023";

n. 468 del 10/4/2017, "Il Sistema dei Controlli Interni nella

Regione Emilia-Romagna;

n. 1059 del 3/7/2018, "Approvazione degli incarichi dirigenziali rinnovati e conferiti nell'ambito delle Direzioni Generali, Agenzie e Istituti e nomina del responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT), del responsabile dell'anagrafe per la stazione appaltante (RASA) e del responsabile della protezione dei dati (DPO)";

n. 270 del 29/2/2016, "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

n. 622 del 28/4/2016, "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";

n. 1107 dell'11/7/2016, "Integrazione delle declaratorie delle strutture organizzative della Giunta Regionale a seguito dell'implementazione della seconda fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

RICHIAMATI, altresì:

il d.lgs. del 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni d parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.,

il d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97 "Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della legge 6 novembre 2012, n. 190 e del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche";

le circolari del Capo di Gabinetto del presidente della Giunta regionale PG.2017.660476 del 13 ottobre 2017 e PG.2017.779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della DGR n. 468/2017;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

DETERMINA

- a) di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto di "completamento della tangenziale Nord-Ovest nel tratto tra le vie Guastallae S.P. 413 Romana Nord (Bretella di Fossoli), realizzazione di una rotatoria tra le

vie Guastalla e tangenziale B. Losi e del collegamento ciclabile con la zona Autotrasportatori", localizzato nel Comune di Carpi (MO) proposto dal Comune di Carpi, per le valutazioni espresse in narrativa, a condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali di seguito indicate:

1. nelle successive fasi di progettazione è necessario valutare espressamente la possibilità di incrementare gli interventi di mitigazione a verde in grado di assorbire e trattenere le sostanze inquinanti quali polveri PM10 e i principali gas emessi dal traffico veicolare, in particolare:

- o nel Tratto 1- parte est, dove sono presenti alcuni edifici residenziali;
- o presso le rotatorie con Via 4 Pilastri e con Via Guastalla, dove sono previste barriere acustiche ma vista la presenza di numerosi ricettori residenziali potrebbe essere opportuno un'ulteriore mitigazione soprattutto finalizzata alla riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- o presso la parte ovest della nuova rotatoria per l'accesso al polo ospedaliero in progetto in quanto anche in questo caso sono presenti edifici residenziali poco distanti;

in fase di progettazione esecutiva, occorrerà pertanto presentare ad Arpaе una specifica relazione in merito agli interventi di mitigazione a verde;

2. andranno opportunamente documentate ad Arpaе e al Consorzio di Bonifica Emilia Centrale le modalità di inserimento degli scatolari idraulici nel tratto in cui l'infrastruttura viaria attraversa i due canali interferiti (Deviazione Fossa nuova Cavata e Canale Gusmea Ovest): se tale inserimento verrà effettuato ad alveo in secca, oppure qualora dovesse essere presente un flusso d'acqua, le operazioni per limitare il più possibile fenomeni di intorbidimento delle acque;
3. per quanto attiene gli scavi per la realizzazione del sottopasso ciclopedonale, così come per tutti gli altri scavi che possono interessare la falda freatica, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere descritto, tramite apposita relazione da inviare ad Arpaе, il sistema di gestione delle acque intercettate, indicando i recapiti finali e avendo cura di prevedere un sistema di decantazione delle stesse qualora presentassero elevata torbidità;

4. in relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo prodotte nella realizzazione dell'opera, prima delle attività di escavazione si dovranno svolgere le attività necessarie in conformità a quanto indicato dal D.P.R. 120/2017, inviando agli organi territorialmente competenti quanto previsto da normativa;
5. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;
- b) che la verifica dell'ottemperanza delle presenti condizioni ambientali dovrà essere effettuata da:
- a. ARPAE per le condizioni di cui ai punti: da 1 a 5
- c) il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare;
- d) di dare atto che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione come definito dall'art. 29 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- e) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 5 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- f) di trasmettere copia della presente determina al Proponente Comune di Carpi, alla Provincia di Modena, all'AUSL di Modena, all'ARPAE di Modena, Consorzio di Bonifica Emilia Centrale;
- g) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- h) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
- i) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori

pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

PAOLO FERRECCHI