

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 770 del 16/05/2022

Seduta Num. 23

Questo lunedì 16 **del mese di** Maggio
dell' anno 2022 **si è riunita in** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

| | |
|------------------------|----------------|
| 1) Bonaccini Stefano | Presidente |
| 2) Schlein Elena Ethel | Vicepresidente |
| 3) Calvano Paolo | Assessore |
| 4) Colla Vincenzo | Assessore |
| 5) Corsini Andrea | Assessore |
| 6) Donini Raffaele | Assessore |
| 7) Felicori Mauro | Assessore |
| 8) Mammi Alessio | Assessore |
| 9) Priolo Irene | Assessore |
| 10) Salomoni Paola | Assessore |

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2022/815 del 11/05/2022

Struttura proponente: SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALL'AMBIENTE, DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA,
PROTEZIONE CIVILE

Oggetto: ART. 20, LR 4/2018: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO
COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA RELATIVO AL PROGETTO
DENOMINATO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE
DI REGGIO EMILIA" DA REALIZZARSI IN COMUNE DI REGGIO EMILIA,
LOCALITÀ FOGLIANO, PROPOSTO DALLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Cristina Govoni

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

PREMESSO CHE:

il giorno 18 dicembre 2020, la Provincia di Reggio Emilia, con sede in Corso Garibaldi, 59 (RE), ha presentato alla Regione Emilia-Romagna istanza per avviare il Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ai sensi del Titolo III della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 *"Disciplina della procedura di valutazione dell'impatto ambientale"*, ", relativa al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano;

l'istanza è stata assunta agli atti della Regione Emilia-Romagna al PG.2020.836116 del 18 dicembre 2020 e da ARPAE SAC di Reggio Emilia al prot n. 184494 del 18 dicembre 2020;

il progetto appartiene alla categoria di cui all'allegato B della l.r. 4/2018: B.2.43 "Strade extraurbane secondarie", sottoposto a VIA ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera c) della l.r. 4/2018, in quanto ricade all'interno del Sito di Interesse Comunitario della Rete Natura 2000, IT4030021 - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo;

a far data dall'01 gennaio 2016, in applicazione dell'art. 15, comma 4, della legge regionale 30 luglio 2015, n.13 (Riforma del sistema di Governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, province, Comuni e loro Unioni) di riordino istituzionale, come recepito nell'art. 7, comma 2, della l.r. 4/2018 le competenze per tale tipologia di progetti sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria della Struttura ARPAE;

il progetto è localizzato in Provincia di Reggio Emilia, nel Comune di Reggio Emilia;

il progetto prevede la realizzazione di un tracciato infrastrutturale di categoria C1 (Strada Extraurbana secondaria), nel Comune di Reggio Emilia, in variante alla S.P. 467R;

la Strada Provinciale SP 467R è la principale arteria stradale che collega la città di Reggio Emilia alla cittadina di Scandiano e alla zona ceramica di Casalgrande; la proposta progettuale consentirà il decongestionamento dei centri abitati attraversati dalla SP 467R e la razionalizzazione del collegamento viario tra Reggio Emilia e Scandiano;

la variante proposta si sviluppa complessivamente per 3.270 m, si stacca dalla Tangenziale Sud Est - Viale Piacentini all'altezza del sottopassaggio della linea ferroviaria Reggio - Scandiano e corre in parallelo alla stessa ferrovia a breve

distanza da essa, fino al raccordo con Via Fermi, a sud del nucleo urbano di Fogliano;

la realizzazione del progetto avverrà per lotti e consentirà di completare l'opera e provvedere alla messa in esercizio della stessa nella sua totalità prevedendo la realizzazione dei lavori senza soluzione di continuità tra i due lotti;

a seguito della verifica di completezza, la documentazione richiesta da ARPAE SAC di Reggio Emilia con nota prot. n. 13043 del 27 gennaio 2021, è stata trasmessa alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, ora denominato Area impatto ambientale e autorizzazioni, e ad ARPAE SAC di Reggio Emilia dalla proponente ditta in data 4 febbraio 2021, PG.2021.97165;

ARPAE ha comunicato al proponente e agli Enti interessati l'esito positivo della verifica di completezza, e l'avvio del procedimento ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, con nota prot. n. 19513 del 8 febbraio 2021;

il procedimento comprende variante agli strumenti urbanistici e relativa Val.Sat del Comune di Reggio Emilia, apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e il rilascio della concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (l.r. 7/2004) per le quali è prevista la pubblicazione dell'avviso sul BURERT, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della l.r. 4/2018, pertanto, l'avviso al pubblico è stato pubblicato sul BURERT n. 35 del 17 febbraio 2021 e contestualmente pubblicato sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna (<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>) e all'Albo Pretorio del Comune di Reggio Emilia; dalla data delle pubblicazioni è iniziato a decorrere il periodo di sessanta (60) giorni per la presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati, ai sensi della normativa vigente; la stessa documentazione è stata depositata presso la Provincia e il Comune di Reggio Emilia;

ai sensi degli artt. 11, 15 e 16, della l.r. 19 dicembre 2002, n. 37 il Provvedimento autorizzatorio unico regionale per le opere in oggetto, può costituire apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dal progetto e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera derivante dall'approvazione del progetto definitivo; i proprietari delle aree soggette a vincolo sono stati informati dalla Provincia di Reggio Emilia (con propria nota Prot. n. 3607 del 15 febbraio 2021), in qualità di Autorità procedente, tramite lettera raccomandata secondo quanto disposto dalla l.r. 37/02;

come previsto dall'art. 18, comma 2, della l.r. 4/2018 ARPAE SAC di Reggio Emilia, ha convocato una Conferenza di Servizi istruttoria, che si è svolta il 16 marzo 2021 e ripetuta il 15 aprile 2021 e il 29 aprile 2021, al fine di coordinare e semplificare i lavori istruttori delle amministrazioni interessate per la richiesta di integrazioni;

con nota protocollata ARPAE n. 77912 del 17 maggio 2021, ai

sensi dell'art. 18 della l.r. 4/2018, ARPAE SAC di Reggio Emilia ha richiesto integrazioni relativamente al Provvedimento di VIA e alle autorizzazioni, concessioni, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati assegnando al proponente un termine di trenta giorni per la presentazione delle stesse;

a seguito della richiesta d'integrazioni il Proponente ha richiesto con nota datata 10 giugno 2021, la proroga di ulteriori 120 giorni per la consegna degli elaborati; tale proroga, in considerazione delle motivazioni riportate nella richiesta, è stata accordata da ARPAE con nota prot. n. 94451 del 16 giugno 2021;

le integrazioni sono state presentate dal Proponente entro i termini previsti in data 7 ottobre 2021 acquisite al protocollo ARPAE al n. 154775 del 07 ottobre 2021;

Arpae ha reputato le integrazioni sostanziali e rilevanti per il pubblico in quanto riguardanti la "Concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (l.r. 7/2004)" e ha provveduto alla ripubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web delle valutazioni ambientali e sul BURERT n. 67 del 16 marzo 2022; a partire da tale data è iniziato a decorrere il periodo di trenta giorni per la presentazione di eventuali opposizioni, osservazioni e domande concorrenti, ai soli fini concessori, entro il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione;

il Proponente a seguito della richiesta di chiarimenti effettuata nel corso della Conferenza di servizi del 2 marzo 2022, formalizzata da ARPAE con nota prot. n. 35737 del 3 marzo 2022, ha presentato i chiarimenti richiesti con nota acquisita da ARPAE al prot. 38946 del 9 marzo 2022;

entro il termine del 19 aprile 2021 sono state presentate osservazioni scritte alla Regione Emilia-Romagna e ad ARPAE da parte dei seguenti soggetti:

- OSSERVAZIONE 1: con nota acquisita agli atti regionali al protocollo PG.2021.237371 del 18/3/2021;
- OSSERVAZIONE 2: con nota acquisita agli atti regionali al protocollo PG.2021372685 del 19/4/2021;
- OSSERVAZIONE 3: con nota acquisita agli atti regionali al protocollo PG.2021.300003 del 21/4/2021;

nell'ambito del Procedimento espropriativo, il Responsabile Unico della Provincia di Reggio Emilia per il progetto in esame

ha trasmesso, con nota acquisita da ARPAE al prot. n. 66106 del 28 aprile 2021, le osservazioni presentate dai proprietari delle aree interessate dal progetto in risposta alla comunicazione dell'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per l'approvazione del progetto definitivo, con conseguente dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi degli artt. 9 e 16 della l.r. 37/2002; si riportano di seguito le "Ditte" indicate nel piano particellare di esproprio allegato al progetto in esame che hanno presentato osservazioni, con i relativi fogli e mappali interessati dal progetto:

- Ditta 1: FG239 MAPP274-275-276-277-285
- Ditta 3: FG215 MAPP523
- Ditta 9: FG239 MAP83_84
- Ditte 12 e 14: FG239 MAPP88-89-127-128
- Ditta 13: FG239 MAP 126
- Ditta 21: FG239 MAPP163
- Ditte 22 e 23: FG254 MAP284-259-8-28-30-257-258
- Ditta 25: FG254 MAPP349-62
- Ditta 27: FG 254 MAPP110-112-121
- Ditta 41: FG254 MAPP190

per quanto riguarda le osservazioni di carattere espropriativo connesse al progetto in esame, visto anche quanto previsto dalla l.r. 37/2002, è stato svolto un esame puntuale delle osservazioni stesse da parte della Provincia di Reggio Emilia che ha accolto alcune osservazioni; gli esiti di tale accoglimento sono stati inseriti dalla Provincia di Reggio Emilia nel progetto così come integrato in data 7 ottobre 2021, mentre altre osservazioni sono risultate non accoglibili; le controdeduzioni della Provincia alle osservazioni di carattere espropriativo sono riportate nell'Allegato D del Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi che costituisce l'Allegato 1 della presente delibera;

alcune osservazioni relative alla procedura espropriativa contenevano rilievi di natura ambientale, pertanto ai fini della controdeduzione da parte della Conferenza di Servizi, le stesse sono state numerate come di seguito riportato:

- OSSERVAZIONE 4: Presentata dalle Ditte 12 e 14
- OSSERVAZIONE 5: Presentata dalla Ditta 13
- OSSERVAZIONE 6: Presentata dalle Ditte 22 e 23
- OSSERVAZIONE 7: Presentata dalla Ditta 27
- OSSERVAZIONE 8: Presentata dalla Ditta 41

l'osservazione della Ditta 25 già presentata ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna è stata considerata e codificata come OSSERVAZIONE 3;

non sono pervenute opposizioni, osservazioni e domande concorrenti in merito alla concessione per occupazione di aree appartenenti al demanio idrico;

le sopracitate osservazioni di natura ambientale (da 1 a 8) sono state pubblicate sul sito web delle Valutazioni Ambientali della Regione Emilia-Romagna e riportate nell'Allegato A del Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi che costituisce l'Allegato 1 della presente delibera;

la Provincia di Reggio Emilia ha contro dedotto alle osservazioni con note acquisite ai prot. n. 154775 del 7 ottobre 2021, n. 29006 del 22 febbraio 2022, n. 56474 del 5 aprile 2022; le controdeduzioni presentate alle osservazioni di natura ambientale sono riportate nell'Allegato B del Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi che costituisce l'Allegato 1 della presente delibera;

le controdeduzioni della Conferenza di Servizi alle osservazioni presentate dal Pubblico di natura ambientale sono sintetizzate nell'Allegato C del Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi che costituisce l'Allegato 1 della presente delibera;

è stata presentata ad ARPAE la richiesta di contraddittorio pubblico a firma dei rappresentanti del WWF Emilia Centrale, della Lipu e dell'Università Verde, acquisita da ARPAE al prot. n. 25467 del 16 febbraio 2022;

visto l'art. 17, comma 6, della l.r. 4/2018, in data 17 marzo 2022 si è svolto l'incontro in contraddittorio tra il Proponente, Provincia di Reggio Emilia e i rappresentanti del WWF Emilia Centrale e dell'Università Verde, alla presenza dei componenti della Conferenza dei Servizi, la cui registrazione è stata pubblicata sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione nella sezione "altra partecipazione";

la Conferenza di Servizi prevista dall'art. 19 della l.r.4/2018 è quindi stata convocata da ARPAE SAC di Reggio Emilia con nota prot. n. 160428 del 18 ottobre 2021;

DATO ATTO CHE:

la Conferenza di Servizi, convocata da ARPAE SAC di Reggio Emilia per conto della Regione Emilia-Romagna, ai sensi dell'art. 19 della l.r. 4/2018, Autorità Competente in materia, è preordinata all'espressione del Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ed ai titoli abilitativi necessari per la realizzazione e l'esercizio del progetto, che di seguito si elencano:

| AUTORIZZAZIONE/PROVVEDIMENTO /PARERE | AUTORITA' COMPETENTE |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Provvedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale (l.r. 4/2018) | Regione Emilia-Romagna rappresentata da ARPAE SAC di Reggio Emilia come da determina Dirigenziale n. 11273/2018della Regione Emilia-Romagna |
| Parere del Comune sull'impatto ambientale (l.r. 4/2018) | Comune di Reggio Emilia |
| Variante agli strumenti urbanistici comunali l.r. e relativa Val.SAT (l.r. 4/2018) | Comune di Reggio Emilia Provincia di Reggio Emilia con istruttoria ARPAE SAC Reggio Emilia |
| Autorizzazione paesaggistica (d.lgs. 42/2004) | Comune di Reggio Emilia Con parere della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara |
| Parere in materia di sismica (l.r. 19/2008) | Comune di Reggio Emilia |
| Parere in merito alla riduzione del rischio geologico e sismico (l.r. 19/2008) | Provincia di Reggio Emilia |
| Valutazione di incidenza (l.r. 7/2004; DGR 1191/2007) | Regione Emilia-Romagna Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna |
| Richiesta di deroga al D.M. 19/4/2006 sulle intersezioni stradali | Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia-Romagna |
| Concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico (l.r. 7/2004) | ARPAE SAC Reggio Emilia |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Assenso al Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo presentato (art. 24 d.lgs. 120/2017). | Regione Emilia-Romagna Parere ARPAE |
| Pareri di competenza (VIA, ValsAT) | ARPAE, APA Ovest - Reggio Emilia AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia |
| Parere di competenza in materia di tutela archeologica (d.lgs. 42/2004, d.lgs. 50/2016) | Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara |
| Concessione allo scarico e valutazione delle interferenze (R.D. 368/1904, R.D. 215 del 1933); concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico (l.r. 7/2004) di competenza del Consorzio di Bonifica | Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale |
| Parere sulla compatibilità al Piano Gestione Rischio Alluvioni (Delibera n. 2/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del | Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fiume Po e DGR 1300/2016) | |
| Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 | Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile |
| Parere relativo alla Deroga alla distanza minima stabilita dall'art. 49 del DPR 753/80 ("Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto") ai sensi dell'art. 60 dello stesso DPR 753/80, e messa a dimora delle piante art. 52 - 55 dello stesso DPR 753/80 | Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. |
| Autorizzazione relativa alla Deroga alla distanza minima stabilita dall'art. 49 del DPR 753/80 ("Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto") ai sensi dell'art. 60 dello stesso DPR 753/80. | Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Cura del Territorio e dell'ambiente - Servizio Trasporto pubblico mobilità sostenibile |
| Nulla Osta interferenze | Terna S.p.A. - Rete Elettrica |

| | |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| elettrodotti Alta Tensione | Nazionale |
| Parere ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 | ATERSIR |
| Nulla osta delle Forze armate | <p>6^ Reparto Infrastrutture - Ufficio Demanio e Servitù Militari</p> <p>Comando Militare Esercito "Emilia Romagna"</p> <p>Aeronautica Militare Comando 1^ Regione aerea - Reparto Territorio e Patrimonio</p> <p>Comando Trasporti e Materiali</p> <p>Comando Forze Operative Nord-Est</p> <p>Comando marittimo Nord</p> |
| Nulla osta interferenze | Ireti S.p.A |
| Nulla osta interferenze | Telecom |
| Nulla osta interferenze | Snam |

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Nulla osta interferenze | E-Distribuzione Spa |
|-------------------------|---------------------|

la Conferenza di Servizi è quindi formata dai rappresentanti legittimati dei seguenti Enti ed Amministrazioni:

- Regione Emilia-Romagna
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Reggio Emilia
- ARPAE
- AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
- Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia-Romagna
- Terna S.p.A. - Rete Elettrica Nazionale
- Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR)
- 6^ Reparto Infrastrutture - Ufficio Demanio e Servitù Militari
- Comando Militare Esercito "Emilia Romagna"
- Aeronautica Militare Comando 1^ Regione aerea - Reparto Territorio e Patrimonio
- Comando Trasporti e Materiali
- Comando Forze Operative Nord-Est
- Comando marittimo Nord
- Ireti S.p.A
- Telecom

- E-Distribuzione Spa
- Snam

CONSIDERATO CHE:

ai sensi dell'art. 7, comma 2, della l.r. 4/2018 e dell'articolo 15, comma 4, 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", la competenza in ordine alla procedura di valutazione ambientale in esame è esercitata dalla Regione previa istruttoria di ARPAE;

RICHIAMATE:

la propria deliberazione n. 1071 del 2018 "Disposizioni organizzative relative al procedimento di autorizzazione unica di cui all'articolo 27-bis del Decreto legislativo n. 152/2006 come attuato dalla legge regionale n. 4/2018";

la determina Dirigenziale n. 11273 del 2018 "Disposizioni relative ai compiti nell'ambito del procedimento unico di cui all'articolo 27-bis del d.lgs. n. 152 del 2006 come attuato dalla legge regionale n. 4/2018";

DATO ATTO CHE:

nel presente procedimento il Responsabile dell'istruttoria nonché il Rappresentante unico della Regione ai fini dell'espressione della posizione dell'amministrazione sulle decisioni da assumersi nell'ambito della conferenza di servizi è il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE di Reggio Emilia;

il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE di Reggio Emilia con nota prot. n. 78663/2022 del 11 maggio 2022, acquisita dalla Regione Emilia-Romagna al prot. n. PG.2022.0457201 dell'11 maggio 2022, ha inviato il Verbale conclusivo della Conferenza di Servizi e i relativi allegati che costituiscono parte sostanziale e integrante del PAUR;

la Posizione Organizzativa con deleghe dirigenziali dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni ha provveduto alla redazione della proposta di delibera da presentare alla Giunta Regionale;

il dirigente regionale dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni ha presentato la presente proposta;

i rappresentanti unici degli Enti partecipanti ai lavori della seduta conclusiva della Conferenza di Servizi tenutasi in data 06 maggio 2022, le cui deleghe sono acquisite agli atti d'ufficio, sono stati:

| | |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| ARPAE | Valentina Beltrame |
| Comune di Reggio Emilia | David Zilioli |
| Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile | Cristiano Ceccato |
| AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia | Cinzia Camurri |
| FER | Carlo Alberto Lunghi |

la Provincia di Reggio Emilia, quale Proponente dell'opera, è stata convocata e ha partecipato ai lavori della Conferenza di Servizi, come previsto dalla l.r. 4/18, tramite il Dirigente del Servizio infrastrutture e mobilità sostenibile patrimonio e suoi delegati, accompagnato da propri consulenti la cui registrazione è presente agli atti;

i lavori della Conferenza di Servizi sono stati così svolti:

- si è insediata il giorno 31 novembre 2021;
- ha effettuato una seduta intermedia in data 2 marzo 2022;
- ha programmato la riunione conclusiva dei lavori per il giorno 06 maggio 2022.

la Conferenza di Servizi ritiene che lo SIA e gli elaborati depositati nonché le integrazioni e gli ulteriori chiarimenti prodotti dalla Provincia di Reggio Emilia relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano, siano sufficientemente approfonditi per consentire un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto al fine dell'espressione del Provvedimento di VIA nonché per l'acquisizione di tutte le intese, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i pareri, gli assensi comunque denominati, necessari per la realizzazione del progetto in base alla normativa vigente;

la Conferenza di Servizi ha, quindi, ritenuto all'unanimità che il progetto denominato "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano proposto dalla Provincia di Reggio Emilia sia nel complesso ambientalmente compatibile e realizzabile per le motivazioni riportate nel Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi che costituisce l'Allegato 1 della presente delibera;

oltre alle opere di progetto e di mitigazione previste nel SIA e nelle successive integrazioni la Conferenza dei Servizi ha ritenuto necessario, al fine di minimizzare gli impatti attesi, che la realizzazione del progetto, la fase di esercizio e di monitoraggio, avvenga nel rispetto delle prescrizioni del provvedimento di VIA riportate nel verbale conclusivo della conferenza dei servizi decisoria, che costituisce l'Allegato 1 ed è parte integrante e sostanziale della presente delibera e integralmente trascritte nel deliberato;

nel corso dell'istruttoria del procedimento e dei lavori della Conferenza di Servizi sono pervenuti i seguenti pareri/atti:

- Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna, acquisite da ArpaE ai prot. n. 43148 del 15 marzo 2022 e 54188 del 31 marzo 2022,

nelle quali, tra l'altro, si trasmette l'esito positivo condizionato, della Valutazione di Incidenza - Determinazione Dirigenziale n. 100 del 10 gennaio 2022;

- l'Autorizzazione paesaggistica rilasciata dal Comune di Reggio Emilia con atto prot. n. PG/2022/0104440 del 29 aprile 2022;
- la Concessione allo scarico e per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico contenente prescrizioni, rilasciata dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, acquisita da Arpae al prot.n. 24253 del 03 maggio 2022;
- l'Autorizzazione ai sensi dell'Art.60 del DPR 753/80 per le opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria, contenente prescrizioni, rilasciata dalla Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile con determinazione dirigenziale n. 3674 del 01 marzo 2022, acquisita da Arpae al prot. n. 34032 del 01 marzo 2022;
- la Concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico contenente prescrizioni, rilasciata da Arpae con determinazione dirigenziale n. 2113 del 28 aprile 2022;
- il parere favorevole del Comune di Reggio Emilia sull'impatto ambientale condizionato al rispetto del progetto acquisito da Arpae al prot n. 72233 del 2 maggio 2022;
- parere di conformità urbanistica e parere favorevole in merito alla conformità alla normativa in materia sismica, acquisito da Arpae al prot n. 72233 del 2 maggio 2022;
- Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 42 del 29 marzo 2022 relativo all'esame della Variante al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia e al parere motivato di Val.Sat;
- assenso alle varianti al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia espresso con Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 19 aprile 2022;
- il contributo istruttorio alla VIA contenente prescrizioni di ARPAE Area Prevenzione Ambientale - Servizio Territoriale Area Ovest - sede di Reggio Emilia prot. n. 71138 del 29 aprile 2022;
- il parere favorevole, condizionato, dell'AUSL Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia, acquisito da Arpae al prot. n. 40244 del 10 marzo 2022;
- il parere favorevole, condizionato, per il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio

Emilia e Ferrara, acquisito da Arpae al prot. n. 41640 del 14 marzo 2022;

- il parere favorevole in materia di tutela archeologica, condizionato, rilasciato dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, acquisito da Arpae al prot. n. 34374 del 2 marzo 2022;
- il parere favorevole del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale in merito alla compatibilità idraulica-ambientale, acquisito da Arpae al prot. n. 44347 del 16 marzo 2022;
- il parere favorevole con prescrizioni espresso da Ferrovie Emilia Romagna S.r.l., acquisito da Arpae al prot. n. 32418 del 28 febbraio 2022;
- Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, ha trasmesso il proprio parere favorevole, e contestuale rilascio del Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD523/1904 con specifiche condizioni riguardanti il Nulla Osta idraulico stesso, acquisito da Arpae al prot. n. 50178 del 25 marzo 2022;
- Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord-Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze ha trasmesso il parere richiamando specifiche condizioni e prescrizioni per la realizzazione del progetto, acquisito da Arpae al prot. n. 18131 del 04 febbraio 2021;
- l'Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR) ha rilasciato il proprio nulla osta nel rispetto delle specifiche prescrizioni indicate, acquisito da Arpae al prot. n. 54379 del 1 aprile 2022;
- Irete S.p.A ha rilasciato il proprio parere favorevole acquisito da Arpae al prot. n. 42594 del 18 marzo 2021 e trasmesso al Proponente indicazioni con il proprio preventivo prot. RT-020945-2020-P;
- Aeronautica Militare Comando 1^ Regione aerea con propria nota prot. n. 4623 del 28 febbraio 2022 ha confermato il proprio nulla osta, fermo restando il rispetto delle condizioni contenute della nota 1197 del 28 settembre 2021;
- il Comando Marittimo Nord ha rilasciato il proprio nulla osta, acquisito da Arpae al prot. n. 28308 del 23 febbraio 2021;
- il Comando Militare Esercito "Emilia Romagna" ha rilasciato il nulla osta, acquisito da Arpae al prot. n. 87404 del 3 giugno 2021;

- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Lombardia - Emilia-Romagna ha comunicato che rispetto all'opera in esame non presenta attribuzione di competenze specifiche, nota acquisita da Arpae al prot. n. 184561 del 1° dicembre 2021;
- Snam Rete Gas S.p.A, ha comunicato che le opere ed i lavori in progetto non interferiscono con impianti di proprietà di Snam Rete Gas, nota acquisita da Arpae al prot. n. 1890 del 8 gennaio 2021;

DATO, inoltre, ATTO CHE:

sono state correttamente pagate le spese istruttorie per il Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018;

VISTI:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;
- la legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale su Città Metropolitana di Bologna, Province, comuni e loro Unioni;

RICHIAMATI:

- la legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 324 del "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e

gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022

- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 325 "Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022
- la deliberazione di Giunta regionale 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";
- la deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", da applicare in combinato disposto e coerenza con quanto previsto successivamente dalla citata deliberazione n. 324/2022;
- le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;
- il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- la deliberazione di Giunta regionale 31 gennaio 2022 n. 111, "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024, di transizione al Piano integrato di attività e organizzazione di cui all'art. 6 del D.L. n. 80/2021";

Dato atto che il Responsabile del Procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

su proposta dell'Assessore all'ambiente, difesa del suolo e della costa, protezione civile

a voti unanimi e palesi

DELIBERA

per le ragioni in premessa e con riferimento anche alle valutazioni e conclusioni contenute nel Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi sottoscritto in data 6 maggio 2022 che costituisce l'**Allegato 1** ed è parte integrante e sostanziale della presente delibera che qui si intendono sinteticamente richiamate:

- a) di adottare il Provvedimento Autorizzatorio Unico, che comprende il provvedimento di VIA, sulla base del quale sono stati rilasciati titoli abilitativi necessari per la realizzazione e l'esercizio del progetto denominato "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano proposto dalla Provincia di Reggio Emilia, costitutivo della determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 20, comma 2, della l.r. 4/2018;
- b) di dare atto che il progetto esaminato risulta ambientalmente compatibile e realizzabile nel rispetto delle condizioni ambientali riportate nel verbale conclusivo della Conferenza di servizi che costituisce l'Allegato 1, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, di seguito riportate:

1. in fase di Progetto Esecutivo relativamente al rumore:

- risultano necessarie ulteriori verifiche acustiche in merito alla necessità di eventuali interventi di mitigazione per i ricettori maggiormente impattati dalla nuova viabilità ed eventualmente collocati all'interno di due o più fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto (indicativamente i ricettori n° 11, 12, 14, 15), prestando particolare attenzione alla necessità di una progettazione integrata che consideri le eventuali interferenze con altri elementi territoriali - tra cui ad esempio manufatti in progetto (bacini di laminazione,

piste di cantiere, vie di accesso alle abitazioni, ecc...) - e provveda alla puntuale risoluzione delle interferenze stesse.

Per interventi di mitigazione si intendono sia le barriere tradizionali, sia le dune o le terre armate oppure combinazioni delle tre tipologie, con il fine di garantire il miglior inserimento paesaggistico-ambientale.

In caso di impatti residui, vale a dire superamenti dei limiti normativi di lieve entità (indicativamente inferiori a 1 dBA), non si esclude la possibilità di sperimentare la posa di asfalti fonoassorbenti a lunga durata purché accompagnati da adeguata manutenzione nel tempo;

- con riferimento al tema della "concorsualità" è necessario verificare alcuni limiti riportati nella relazione di impatto acustico nella colonna "Limiti fasce nuova tangenziale con concorsualità" nella tabella 5.6 relativa allo scenario di progetto A (pag.62-66), non congrui con quanto riportato nella Delibera SNPA doc.68/CF, in particolare con le tabelle ivi contenute, prese a riferimento per definire i limiti della concorsualità di più infrastrutture di trasporto; una volta rivisti i limiti (e pure le previsioni dei LAeq in periodo notturno come indicato al trattino precedente) occorre verificarne il rispetto;

2. si prescrive che il piano di monitoraggio ambientale venga integrato tenendo conto di tutte le indicazioni riportate al paragrafo "4.A.2.13 Misure per il monitoraggio degli impatti ambientali" del Verbale conclusivo della Conferenza di servizi che costituisce l'Allegato 1 della presente deliberazione, relative alle diverse matrici, al flusso informativo e alla gestione delle anomalie - in coerenza con le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006, D.Lgs.163/2006) predisposte dal MATTM nel 2014 - e presentato prima della

prevista fase per il monitoraggio di Ante Operam, alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna e ad Arpa, per l'approvazione sulle tematiche di competenza.

- c) di dare atto che la verifica di ottemperanza per le precedenti prescrizioni del Provvedimento di VIA, nel rispetto delle modalità riportata nelle singole prescrizioni, spetta per quanto di competenza a:

1. ARPAE Area Prevenzione Ambientale - Area Ovest;
2. ARPAE Area Prevenzione Ambientale - Area Ovest e Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna;

- d) di dare atto che oltre alle prescrizioni riportate al precedente punto b) dovranno essere comunicate ad ARPAE SAC di Reggio Emilia e alla Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni le date di inizio e di fine lavori; inoltre, dovrà essere trasmessa alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni e ad ARPAE SAC di Reggio Emilia 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;
- e) di dare atto che, visto l'assenso positivo espresso dal Comune di Reggio Emilia (Delibera di Consiglio comunale n. 61 del 19 aprile 2022), del parere sulla variante e sulla Val.SAT espresso dalla Provincia di Reggio Emilia con Atto del Presidente n. 42 del 29 marzo 2022, il PAUR costituisce variante agli strumenti urbanistici del Comune di Reggio Emilia e la sua efficacia decorre dalla pubblicazione sul BURERT del presente provvedimento;
- f) di dare atto che il Provvedimento Autorizzatorio Unico, come precedentemente dettagliato nella parte narrativa

del presente atto, comprende i seguenti titoli abilitativi e atti di assenso necessari alla realizzazione e alla gestione del progetto, che sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione:

1. Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale compreso nel Verbale del Provvedimento Autorizzatorio unico, sottoscritto dalla Conferenza di Servizi nella seduta conclusiva del 6 maggio 2022, che costituisce **1'Allegato 1;**
2. l'Autorizzazione paesaggistica rilasciata dal Comune di Reggio Emilia con prot. n. PG/2022/0104440 del 29 aprile 2022, che costituisce **1'Allegato 2;**
3. la Valutazione di incidenza approvata con Determinazione Dirigenziale della Regione Emilia-Romagna n. 100 del 10 gennaio 2022, che tiene conto della "Proposta di ampliamento della ZSC IT4030021 'Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo' di cui alla Delibera di Giunta Regionale della Regione Emilia-Romagna n. 2006 del 29 novembre 2021, che costituiscono **1'Allegato 3;**
4. la Concessione allo scarico e per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico rilasciata dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale con atto n. 24253 del 3 maggio 2022, che costituisce **1'Allegato 4;**
5. l'Autorizzazione ai sensi dell'Art.60 del DPR 753/80 rilasciata dalla Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile con la determinazione dirigenziale n. 3674 del 01 marzo 2022, che costituisce **1'Allegato 5;**
6. concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico rilasciata da ARPAE con propria determinazione dirigenziale n. 2113/2022, rettificata con determinazione dirigenziale n. 2169 del 2 maggio 2022, che costituisce **1'Allegato 6;**
7. l'assenso alle varianti al PSC e POC del comune di Reggio Emilia, Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 19 aprile 2022, che costituisce **1'Allegato 7;**
8. parere Motivato rilasciato dalla Provincia di Reggio Emilia, con Atto del Presidente n. 42 del 29 marzo 2022, in merito alla variante e al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia e relativa valutazione

ambientale, che costituisce **l'Allegato 8**;

- g) di dare atto che i titoli abilitativi sopra riportati sono assunti in conformità delle disposizioni del provvedimento di VIA e delle relative condizioni ambientali e che le valutazioni e le prescrizioni degli atti compresi nel Provvedimento Autorizzatorio Unico sono state condivise in sede di Conferenza di Servizi; tali prescrizioni sono vincolanti al fine della realizzazione e gestione del progetto; la verifica di ottemperanza di tali prescrizioni deve essere effettuata dai singoli enti secondo quanto previsto dalla normativa di settore vigente;
- h) di dare atto che la Conferenza di Servizi, con riferimento ai pareri ricevuti, ha evidenziato ulteriori condizioni, riportate nel capitolo 5 del verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi che costituisce l'Allegato 1 della presente delibera, che devono essere rispettate nella successiva fase di realizzazione ed esercizio dell'opera;
- i) di dare atto che il Proponente è, inoltre, tenuto al rispetto di tutte le prescrizioni e condizioni riportate negli atti di assenso riportati nell'**Allegato 9** alla presente delibera, la cui verifica di ottemperanza spetta all'Ente che ha rilasciato tali atti; in particolare si fa presente che in sede di Conferenza di Servizi conclusiva l'AUSL ha effettuato una precisazione in merito al proprio parere così come riportato nel capitolo 5 del verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi, che costituisce l'Allegato 1 della presente delibera;
- j) di precisare che i termini di efficacia degli atti allegati alla presente delibera decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
- k) di stabilire l'efficacia temporale, vista la complessità della realizzazione in lotti funzionali dell'opera, in 10 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di VIA deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- l) di trasmettere la presente deliberazione al Proponente Provincia di Reggio Emilia;
- m) di trasmettere la presente deliberazione per opportuna conoscenza e per gli adempimenti di rispettiva competenza ai partecipanti alla Conferenza di Servizi:

Regione Emilia-Romagna - Settore Aree protette, foreste e sviluppo zone montane; Comune di Reggio Emilia; ARPAE; AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia; Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara; Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale; Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile; Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna; Terna S.p.A. - Rete Elettrica Nazionale; Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR); 6^ Reparto Infrastrutture - Ufficio Demanio e Servitù Militari; Comando Militare Esercito "Emilia Romagna"; Aeronautica Militare Comando 1^ Regione aerea - Reparto Territorio e Patrimonio; Comando Trasporti e Materiali; Comando Forze Operative Nord-Est; Comando marittimo Nord; Ireti Spa; Telecom; E-Distribuzione Spa; Snam;

- n) di pubblicare la presente deliberazione integralmente sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna e di pubblicare per estratto sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna telematico (BURERT);
- o) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 (sessanta) giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 (centoventi) giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
- p) di dare atto, infine, che per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvede ai sensi delle disposizioni normative e amministrative richiamate in parte narrativa.



CONFERENZA DI SERVIZI
(ai sensi del capo III, art. 19 della L.R. 4/2018)
finalizzata al rilascio del Provvedimento di VIA e del Provvedimento Autorizzatorio Unico

VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI
PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO RELATIVO AL PROGETTO
DENOMINATO “TANGENZIALE DI FOGLIANO-DUE MAESTA’ IN COMUNE DI
REGGIO EMILIA”
LOCALIZZATO IN COMUNE DI REGGIO EMILIA
PROPOSTO DALLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Reggio Emilia, 06/05/2022

SOMMARIO

| | | |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | ITER DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA..... | 4 |
| 1.A. | Fase iniziale | 4 |
| 1.B. | Integrazioni..... | 5 |
| 1.C. | Informazione e Partecipazione..... | 6 |
| 1.D. | Lavori della Conferenza di Servizi | 8 |
| 1.E. | Adeguatezza degli elaborati presentati | 15 |
| 2. | SINTESI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA) | 15 |
| 2.A. | Quadro di riferimento programmatico | 15 |
| 2.A.1. | Pianificazione Territoriale Regionale (PTR, PTPR, ecc.)..... | 15 |
| 2.A.1.1. | Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) | 15 |
| 2.A.2. | Pianificazione Regionale di Settore (PAIR, PRIT, PRGR, ecc.) | 16 |
| 2.A.2.1. | Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) | 16 |
| 2.A.2.2. | Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) | 17 |
| 2.A.3. | Pianificazione Territoriale Provinciale (PTCP) | 17 |
| 2.A.4. | Pianificazione comunale (PRG, PSC, RUE, ecc.) | 22 |
| 2.A.4.1. | Piano Strutturale Comunale (PSC)..... | 22 |
| 2.A.5.1. | Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2028) | 26 |
| 2.A.5.2. | Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC) | 26 |
| 2.A.6. | Pianificazione di Settore (PTA, PGRA, PSAI, ecc.) | 27 |
| 2.A.6.1. | Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) | 27 |
| 2.A.6.2. | Piano Stralcio di Bacino per l'assetto Idrogeologico (PAI) | 28 |
| 2.A.6.3. | Piano di Tutela della Acque (PTA) | 28 |
| 2.A.7. | Sistema delle aree protette (Rete Natura 2000) | 28 |
| 2.A.8. | Zone sottoposte a particolari tutele | 29 |
| 2.B. | Quadro di riferimento progettuale | 29 |
| 2.B.1. | Localizzazione e Finalità del progetto | 29 |
| 2.B.2. | Descrizione del progetto | 30 |
| 2.B.3. | Descrizione delle alternative di progetto compresa l'alternativa zero | 40 |
| 2.B.4. | Descrizione delle attività di cantiere..... | 44 |
| 2.B.5. | Terre rocce da scavo | 46 |
| 2.C. | Quadro di riferimento ambientale | 47 |
| 2.C.1. | Valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie delle alternative di tracciato e dell'alternativa 0 | 48 |
| 2.C.1.1. | Valutazioni trasportistiche delle alternative di tracciato | 48 |
| 2.C.1.2. | Emissione di inquinanti atmosferici e popolazione esposta | 53 |
| 2.C.1.3. | Impatto acustico e popolazione esposta | 57 |
| 2.C.1.4. | Disturbo da vibrazioni e salute pubblica | 58 |
| 2.C.1.5. | Incidentalità e salute pubblica | 58 |
| 2.C.1.6. | Verde, paesaggio e ecosistemi | 59 |
| 2.C.2. | Aria e clima | 63 |
| 2.C.2.1. | Inquadramento meteo-climatico e qualità dell'aria | 63 |
| 2.C.2.2. | Impatto sulla componente aria sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio (compresa l'alternativa zero) | 64 |
| 2.C.3. | Suolo e sottosuolo | 68 |
| 2.C.3.1. | Inquadramento geologico | 68 |
| 2.C.3.2. | Impatto dell'opera sul suolo e sottosuolo | 68 |
| 2.C.4. | Acque sotterranee e superficiali..... | 69 |
| 2.C.4.1. | Inquadramento delle acque sotterranee | 69 |
| 2.C.4.2. | Inquadramento delle acque superficiali..... | 70 |
| 2.C.4.3. | Impatto dell'opera sulle acque sotterranee e superficiali | 71 |
| 2.C.5. | Vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità | 74 |
| 2.C.5.1. | Inquadramento generale dell'area e del Sito Natura 2000..... | 74 |

| | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.C.5.2. | Impatto dell'opera su flora, fauna ed ecosistemi..... | 75 |
| 2.C.5.3. | Misure di mitigazione e compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste..... | 83 |
| 2.C.6. | Paesaggio, patrimonio culturale e architettonico questo titolo mi pare adeguato alle descrizioni | 95 |
| 2.C.6.1. | Inquadramento paesaggistico, patrimonio culturale e architettonico | 95 |
| 2.C.6.2. | Impatto dell'opera sul paesaggio e sul patrimonio culturale e architettonico | 97 |
| 2.C.7. | Rumore | 100 |
| 2.C.7.1. | Inquadramento acustico..... | 100 |
| 2.C.7.2. | Impatto dell'opera sul clima acustico..... | 101 |
| 2.C.8. | Produzione di rifiuti | 103 |
| 2.C.8.1. | Impatto generato dalla produzione di rifiuti dell'opera in fase di cantiere | 103 |
| 2.C.9. | Beni materiali (patrimonio archeologico e sistema rurale agricolo) | 103 |
| 2.C.9.1. | Impatto sul patrimonio archeologico..... | 104 |
| 2.C.9.2. | Impatto sul sistema rurale agricolo | 104 |
| 2.C.10. | Popolazione e salute pubblica | 105 |
| 2.C.10.1. | Inquadramento e impatto dell'opera sulla popolazione e sulla salute pubblica..... | 105 |
| 2.C.11. | Inquinamento luminoso | 106 |
| 2.C.12. | Proposte per misure di mitigazione e compensazione..... | 107 |
| 2.C.13. | Proposte per misure di monitoraggio | 107 |
| 3. | VALUTAZIONI SULLA CONFORMITÀ/COERENZA ALLA PIANIFICAZIONE | 109 |
| 3.A. | Valutazioni in merito al quadro di riferimento programmatico | 109 |
| 3.A.1. | Piano territoriale coordinamento Provinciale (PTCP) | 109 |
| 3.A.2. | Strumenti Urbanistici Comunali | 109 |
| 3.A.2.1. | Piano Strutturale Comunale (PSC) e Piano Operativo Comunale (POC) | 109 |
| 3.B. | Valutazione Ambientale e Territoriale..... | 112 |
| 4. | PROVVEDIMENTI COMPRESI NEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO | 113 |
| 4.A. | Provvedimento di VIA..... | 113 |
| 4.A.1. | Valutazioni progettuali | 113 |
| 4.A.2. | Valutazioni ambientali..... | 115 |
| 4.A.2.1. | Valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie delle alternative di tracciato e dell'alternativa 0 | 117 |
| 4.A.2.2. | Valutazione dell'impatto sull'aria | 120 |
| 4.A.2.3. | Valutazione dell'impatto sul suolo e sul sottosuolo | 121 |
| 4.A.2.4. | Valutazione dell'impatto sulle acque sotterranee e superficiali | 122 |
| 4.A.2.5. | Valutazione dell'impatto sulla vegetazione, sulla fauna e sugli ecosistemi | 123 |
| 4.A.2.6. | Valutazione dell'impatto sul paesaggio | 125 |
| 4.A.2.7. | Valutazione dell'impatto sul patrimonio archeologico | 127 |
| 4.A.2.8. | Valutazione dell'impatto acustico | 127 |
| 4.A.2.9. | Valutazione sulla produzione di rifiuti | 129 |
| 4.A.2.10. | Valutazione dell'impatto sulla popolazione e salute pubblica | 129 |
| 4.A.2.11. | Valutazione dell'inquinamento luminoso ed elettromagnetico | 132 |
| 4.A.2.12. | Valutazione delle mitigazioni e compensazioni | 133 |
| 4.A.2.13. | Misure per il monitoraggio degli impatti ambientali..... | 133 |
| 4.B. | Autorizzazione Paesaggistica del Comune di Reggio Emilia | 140 |
| 4.C. | Valutazione di Incidenza (VINCA) | 140 |
| 4.D. | Concessione allo scarico e per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico | 143 |
| 4.E. | Autorizzazione ai sensi dell'Art.60 del DPR 753/80 per le opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria | 144 |
| 4.F. | Concessione per l'occupazione di area appartenente al demanio idrico di pertinenza del Torrente Acqua Chiara..... | 144 |
| 4.G. | Variante urbanistica al PSC e al POC del Comune di Reggio Emilia | 144 |
| 4.H. | VAS/Val.S.A.T..... | 144 |
| 5. | CONCLUSIONI | 145 |
| | ALLEGATI | 154 |

1. ITER DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA

1.A. Fase iniziale

La Provincia di Reggio Emilia, con sede in Corso Garibaldi, 59 (RE), ha presentato in data 18/12/2020, domanda di attivazione del procedimento autorizzatorio unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 15 della legge regionale del 20 aprile 2018, n.4 relativa al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano.

La domanda e la relativa documentazione sono stati acquisiti da ARPAE SAC di Reggio Emilia al prot n. 184494 del 18/12/2020.

Il progetto è sottoposto a VIA ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera c) della L.R. 4/2018, in quanto ricade all'interno del Sito di Interesse Comunitario della Rete Natura 2000, IT4030021 - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo. Gli impianti e le operazioni previsti appartengono alla seguente categoria della L.R. 4/2018 :

- Allegato B.2, punto B.2.43:

"Strade extraurbane secondarie".

A far data dall' 01/01/2016, in applicazione dell'art. 15, comma 4, della l.r. 13/2015 di riordino istituzionale, come recepito nell'art. 7, comma 2, della L.R. 4/2018 le competenze sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria di ARPAE.

Il progetto è localizzato in Provincia di Reggio Emilia, nel Comune di Reggio Emilia.

Il progetto prevede la realizzazione di un tracciato infrastrutturale di categoria C1 (Strada Extraurbana secondaria) in variante alla S.P. 467R; la variante si sviluppa complessivamente per 3.270 ml, si stacca dalla Tangenziale Sud Est – Viale Piacentini all'altezza del sottopassaggio della linea ferroviaria Reggio – Scandiano e corre in parallelo alla stessa ferrovia a breve distanza da essa, fino al raccordo con Via Fermi, a sud del nucleo urbano di Fogliano.

La realizzazione del progetto avverrà per lotti e consentirà di completare l'opera e provvedere alla messa in esercizio della stessa nella sua totalità prevedendo la realizzazione dei lavori senza soluzione di continuità tra i due lotti.

Il Proponente ha effettuato il pagamento delle spese istruttorie, quantificate complessivamente in Euro 1000,00 relativamente alla procedura di VIA all'ARPAE, ai sensi dell'art. 31 della L.R. n. 4/2018.

ARPAE in data 28/12/2020 con nota prot n. 188229 ha inviato agli Enti interessati la richiesta di verifica di completezza della documentazione presentata per il procedimento autorizzatorio unico di VIA in oggetto. Successivamente, con nota ARPAE prot n. 13043 del 27/01/2021, è stato necessario inviare al Proponente richiesta di documentazione a completamento della domanda ai fini dell'avvio del procedimento.

La documentazione allegata alla domanda è stata completata dal Proponente in data 4/2/2021 ed acquisita agli atti ARPAE 18060 del 04/02/2021.

Con nota di ARPAE-SAC di Reggio Emilia prot. 19513 del 8/2/2021 è stata data comunicazione al Proponente dell'esito positivo della verifica di completezza della domanda, ed è stata data contestualmente comunicazione dell'avvenuto deposito degli elaborati. La pubblicazione dell'avviso al pubblico è stata effettuata in data 17/2/2021 sul sito web della Regione Emilia-Romagna e sul BURERT.

Inoltre è stato pubblicato anche l'avviso al pubblico sull'albo pretorio del Comune di Reggio Emilia ed è stata acquisita la relata di avvenuto deposito.

La suddetta pubblicazione sul BURERT è stata effettuata anche ai fini della variante agli strumenti urbanistici (L.R. 4/2018, L.R. n. 24/17, L.R. 37/2002) e della Concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (L.R. 7/2004) ricomprese nel procedimento unico regionale richiesto dal Proponente; la pubblicazione suddetta ha effetti anche ai sensi e per gli effetti degli artt. 15 e 16 della L.R. 19 dicembre 2002, n. 37 ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Visto quanto previsto dall'art.18 della L.R 4/2018 al fine di coordinare e semplificare i lavori istruttori delle amministrazioni interessate ARPAE SAC di Reggio Emilia ha convocato una conferenza di servizi istruttoria che si è svolta nelle riunioni del 16/3/2021, 15/4/2021, 29/4/2021, convocate con note prot n. 31521 del 1/3/2021, 51737 del 2/4/2021, 61321 del 21/4/2021, in cui il Proponente ha illustrato il progetto e il relativo Studio d'Impatto Ambientale (SIA) ed è stato verificato l'elenco degli atti di assenso compresi nel PAUR, nonché gli Enti si sono confrontati sul progetto presentato e sulla necessità di richiedere integrazioni.

1.B. Integrazioni

A seguito dell'esame degli elaborati progettuali effettuato nelle conferenze di servizi istruttorie ARPAE SAC di Reggio Emilia con nota prot n. 77912 del 17/05/2021 ha richiesto integrazioni alla documentazione depositata, in considerazione dei contributi pervenuti dai componenti la Conferenza dei Servizi; tale richiesta di integrazioni è pubblicata sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

a seguito della richiesta d'integrazioni il Proponente ha richiesto con nota datata 10/6/2021, la proroga di ulteriori 120 giorni per la consegna degli elaborati; tale proroga, in considerazione delle motivazioni riportate nella richiesta, è stata accordata da ARPAE con nota prot. n. 94451 del 16/6/2021;

Le integrazioni sono state presentate dal Proponente in data 7/10/2021 ed acquisite da ARPAE al prot n. 154775 del 07/10/2021.

Ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs 152/2006 e della L.R. n. 4/2018, ARPAE SAC di Reggio Emilia, responsabile dell'istruttoria, con nota prot n. 160428 del 18/10/2021 ha convocato e presieduto la Conferenza dei Servizi in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter della legge 241 del 1990, alla quale hanno partecipato il Proponente e le Amministrazioni competenti o comunque potenzialmente interessate per il rilascio del provvedimento di VIA e dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto richiesti dal Proponente.

In considerazione del fatto che durante i lavori della conferenza sono state presentate dal Proponente, in risposta alla richiesta di integrazioni effettuata, modifiche alle aree oggetto della "Concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (L.R. 7/2004)" si è provveduto alla ripubblicazione dell'avviso di deposito sul BURERT ai fini della presentazione di eventuali opposizioni, osservazioni e domande concorrenti entro il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione.

Il Proponente a seguito della richiesta di chiarimenti effettuata nel corso della Conferenza di servizi del 2/3/2022, formalizzata da ARPAE con nota prot n. 35737 del 3/3/2022 e pubblicata sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna, ha presentato i chiarimenti richiesti con nota acquisita da ARPAE al prot. 38946 del 9/3/2022:

1.C. Informazione e Partecipazione

Relativamente all'informazione ed alla partecipazione dei soggetti interessati va dato atto che:

- a) lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e gli elaborati progettuali sono stati continuativamente pubblicati per 60 giorni naturali e consecutivi al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati, sul sito web delle Valutazioni Ambientali dell'autorità competente Regione Emilia-Romagna all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>, dal 17/2/2021 al 19/4/2021, data che costituiva il termine per la presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati;
- b) inoltre è stata effettuata la pubblicazione dell'avviso al pubblico sul BURERT n. 35 del 17/2/2021 oltre che all'albo pretorio del Comune di Reggio Emilia; dalla data di pubblicazione sono decorsi complessivamente i 60 giorni per la presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati, ai sensi della normativa vigente.
- c) successivamente, in considerazione delle integrazioni trasmesse dal Proponente che hanno comportato modifiche alle aree oggetto della "Concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (L.R. 7/2004)" si è provveduto alla ripubblicazione dell'avviso di deposito sul BURERT n. 67 del 16/3/2022 ai soli fini concessori per la presentazione di eventuali opposizioni, osservazioni e domande concorrenti entro il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione;
- d) i proprietari delle aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio sono stati informati tramite lettera raccomandata dalla Provincia di Reggio Emilia (con propria nota Prot. n. 3607 del 15/02/2021), responsabile del Procedimento espropriativo, secondo quanto disposto dalla LR 37/02, della facoltà di presentare le proprie osservazioni entro 60 giorni

dalla ricezione della suddetta raccomandata;

- e) entro il termine del 19/4/2021 sono state presentate osservazioni scritte alla Regione Emilia-Romagna e ad ARPAE da parte dei seguenti soggetti:
- OSSERVAZIONE 1: Associazioni ambientali: RER PG.237371 del 18/3/2021;
 - OSSERVAZIONE 2: Comitato Fogliano – Due Maestà per la Tangenziale, Centro Sociale Fogliano, Gruppo Sportivo Fogliano: RER PG.372685 del 19/4/2021;
 - OSSERVAZIONE 3: Cittadini: RER PG.300003 del 21/4/2021;
- f) nell'ambito del Procedimento espropriativo, l'Ing. Valerio Bussei in qualità di Responsabile Unico della Provincia di Reggio Emilia per il progetto in esame ha trasmesso ad ARPAE, con nota acquisita al prot. n. 66106 del 28/4/2021, le osservazioni presentate dai proprietari delle aree interessate dal progetto in risposta alla comunicazione dell'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per l'approvazione del progetto definitivo, con conseguente dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi degli artt. 9 e 16 della LR 37/2002; si riportano di seguito le "Ditte" indicate nel piano particellare di esproprio allegato al progetto in esame che hanno presentato osservazioni, con i relativi fogli e mappali interessati dal progetto:
- Ditta 1 : FG239 MAPP274-275-276-277-285
 - Ditta 3 : FG215 MAPP523
 - Ditta 9 : FG239 MAP83_84
 - Ditte 12 e 14 : FG239 MAPP88-89-127-128
 - Ditta 13 : FG239 MAP 126
 - Ditta 21 : FG239 MAPP163
 - Ditte 22 e 23 : FG254 MAP284-259-8-28-30-257-258
 - Ditta 25 : FG254 MAPP349-62
 - Ditta 27 : FG 254 MAPP110-112-121
 - Ditta 41 : FG254 MAPP190
- g) per quanto riguarda le osservazioni di carattere espropriativo connesse al progetto in esame, visto anche quanto previsto dalla L.R. n. 37/2002, è stato svolto un esame puntuale delle osservazioni stesse da parte della Provincia di Reggio Emilia che ha accolto alcune osservazioni - e gli esiti di tale accoglimento sono stati inseriti dalla Provincia di Reggio Emilia nel progetto così come integrato in data 7/10/2021 - mentre altre osservazioni sono risultate non accoglibili; (si veda Allegato D - controdeduzioni alle osservazioni di carattere espropriativo);
- dalla valutazione delle osservazioni relative alla procedura espropriativa è emerso che una parte di tali osservazioni presenta anche rilievi di natura ambientale. Pertanto ai fini della controdeduzione da parte della Conferenza di Servizi a tali osservazioni, le stesse sono state numerate come segue di seguito riportato:
- OSSERVAZIONE 4: Presentata dalle Ditte 12 e 14
 - OSSERVAZIONE 5: Presentata dalla Ditta 13
 - OSSERVAZIONE 6: Presentata dalle Ditte 22 e 23
 - OSSERVAZIONE 7: Presentata dalla Ditta 27
 - OSSERVAZIONE 8: Presentata dalla Ditta 41

si rileva inoltre che l'osservazione della Ditta 25 già presentata ad ARPAE ed alla Regione Emilia Romagna è stata considerata e codificata come OSSERVAZIONE 3.

- h) non sono pervenute opposizioni, osservazioni e domande concorrenti in merito alla concessione per occupazione di aree appartenenti al demanio idrico;
- i) le sopracitate osservazioni contenenti rilievi di natura ambientale (da 1 a 8), pubblicate sul sito web delle Valutazioni Ambientali dell'autorità competente Regione Emilia-Romagna all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>, sono riportate nell'Allegato A che costituisce parte integrante del presente Verbale di PAUR;
- j) la Provincia di Reggio Emilia ha controdedotto le osservazioni con note acquisite ai prot. n. 154775 del 7/10/2021, 29006 del 22/2/2022, 56474 del 5/4/2022; le controdeduzioni presentate alle osservazioni contenenti rilievi di natura ambientale sono riportate nell'Allegato B che costituisce parte integrante del presente Verbale di PAUR;
- k) le controdeduzioni della Conferenza di Servizi alle osservazioni presentate dal Pubblico contenenti rilievi di natura ambientale sono sintetizzate nell'Allegato C che costituisce parte integrante del presente Verbale di PAUR;
- l) il Proponente ha fornito le proprie controdeduzioni alle osservazioni di carattere espropriativo che sono riportate nell'Allegato D che costituisce parte integrante del presente Verbale di PAUR;
- m) è stata presentata ad ARPAE la richiesta di contraddittorio pubblico a firma dei rappresentanti del WWF Emilia Centrale, della Lipu e dell'Università Verde, acquisita da ARPAE al prot. n. 25467 del 16/2/2022;
- n) visto l'art. 17 comma 6 della L.R. 4/2018, in data 17/3/2022 si è svolto un incontro in contraddittorio tra il Proponente, Provincia di Reggio Emilia e i rappresentanti del WWF Emilia Centrale e dell'Università Verde, alla presenza dei componenti della Conferenza dei Servizi, la cui registrazione è stata pubblicata sul sito web della Regione.

1.D. Lavori della Conferenza di Servizi

Ai sensi della L.R. n. 4/2018, secondo quanto richiesto dal proponente, l'emanazione del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale comprende le seguenti autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto e indicati nella seguente tabella:

| | |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Provvedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale (LR 4/2018) | Regione Emilia-Romagna con istruttoria ARPAE SAC Reggio Emilia |
| Parere del Comune sull'impatto ambientale (LR 4/2018) | Comune di Reggio Emilia |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Variante agli strumenti urbanistici comunali (LR 4/2018) | Comune di Reggio Emilia |
| Autorizzazione paesaggistica (D.Lgs 42/2004) | Comune di Reggio Emilia |
| Parere in materia di sismica (L.R. 19/2008) | Comune di Reggio Emilia |
| Decreto relativo a variante agli strumenti urbanistici e relativa ValSAT (LR 24/2017) | Provincia di Reggio Emilia con istruttoria ARPAE SAC Reggio Emilia |
| Parere in merito alla riduzione del rischio geologico e sismico (L.R. 19/2008) | Provincia di Reggio Emilia |
| Valutazione di incidenza (LR 7/2004; DGR 1191/2007) | Regione Emilia-Romagna Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna |
| Richiesta di deroga al D.M. 19/4/2006 sulle intersezioni stradali | Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna |
| Concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico (L.R. 7/2004) | ARPAE SAC |
| Assenso al Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo presentato (art. 24 D.Lgs 120/2017). | Regione Emilia-Romagna Parere ARPAE |
| Pareri di competenza (VIA, ValSAT) | ARPAE, APA Ovest – Reggio Emilia AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia |
| Parere di competenza per il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica (D.Lgs. 42/2004) | Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara |
| Parere di competenza in materia di tutela archeologica (D.Lgs. 42/2004, D.Lgs. 50/2016) | Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Concessione allo scarico e valutazione delle interferenze (R.D. 368/1904, R.D. 215 del 1933); concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico (L.R. 7/2004) di competenza del Consorzio di Bonifica | Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale |
| Parere sulla compatibilità al Piano Gestione Rischio Alluvioni (Delibera n. 2/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po e DGR 1300/2016) | Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale |
| Parere sulla compatibilità al Piano Gestione Rischio Alluvioni (Delibera n. 2/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po e DGR 1300/2016) Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 | Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile |
| Parere relativo alla Deroga alla distanza minima stabilita dall'art. 49 del DPR 753/80 ("Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto") ai sensi dell'art. 60 dello stesso DPR 753/80, e messa a dimora delle piante art. 52 - 55 dello stesso DPR 753/80 | Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. |
| Autorizzazione relativa alla Deroga alla distanza minima stabilita dall'art. 49 del DPR 753/80 ("Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto") ai sensi dell'art. 60 dello stesso DPR 753/80. | Regione Emilia Romagna - Direzione Generale Cura del Territorio e dell'ambiente - Servizio Trasporto pubblico mobilità sostenibile |
| Nulla Osta interferenze elettrodotti Alta Tensione | Terna S.p.A. - Rete Elettrica Nazionale |
| Parere ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 | ATERSIR |

| | |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nulla osta delle Forze armate | 6^ Reparto Infrastrutture - Ufficio Demanio e Servitù Militari Comando Militare Esercito "Emilia Romagna" Aeronautica Militare Comando 1^ Regione aerea — Reparto Territorio e Patrimonio Comando Trasporti e Materiali Comando Forze Operative Nord-Est Comando marittimo Nord |
| Nulla osta interferenze | Ireti Spa |
| Nulla osta interferenze | Telecom |
| Nulla osta interferenze | Snam |
| Nulla osta interferenze | E-Distribuzione Spa |
| | |

La Conferenza di Servizi è quindi formata dai rappresentanti legittimati dei seguenti Enti ed Amministrazioni:

- Regione Emilia-Romagna
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Reggio Emilia
- ARPAE
- AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile

- Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna
- Terna S.p.A. - Rete Elettrica Nazionale
- Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR)
- 6^ Reparto Infrastrutture - Ufficio Demanio e Servitù Militari
- Comando Militare Esercito "Emilia Romagna"
- Aeronautica Militare Comando 1^ Regione aerea — Reparto Territorio e Patrimonio
- Comando Trasporti e Materiali
- Comando Forze Operative Nord-Est
- Comando marittimo Nord
- Ireti Spa
- Telecom
- E-Distribuzione Spa
- Snam

Il rappresentante dell'ARPAE SAC, responsabile del procedimento istruttorio, ai sensi della Determina Dirigenziale del 13 luglio 2018, n. 11273 è anche il Rappresentante unico della Regione ai fini dell'espressione della posizione dell'amministrazione sulle decisioni da assumersi nell'ambito della relativa conferenza di servizi in coerenza anche con quanto previsto dall'articolo 14-ter della legge n. 241 del 1990.

Con nota prot. n. 19513 del 8/2/2021 è stato richiesto alla Prefettura di Reggio Emilia di nominare il rappresentante unico delle amministrazioni periferiche dello Stato coinvolte nel procedimento ai sensi dall'art. 14-ter, comma 4, della legge 241/90, come modificato dal Dlgs n.127/2016; rispetto a tale richiesta non è stato fornito riscontro.

I rappresentanti dei vari Enti partecipanti ai lavori della seduta conclusiva della Conferenza di Servizi tenutasi in data 06/05/2022 di cui le deleghe sono acquisite agli atti d'ufficio, sono:

| | |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| ARPAE | Valentina Beltrame |
| Comune di Reggio Emilia | David Zilioli |
| Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile | Cristiano Ceccato |
| AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio | Cinzia Camurri |

| | |
|--------|----------------------|
| Emilia | |
| FER | Carlo Alberto Lunghi |

La Conferenza di Servizi decisoria, ai sensi dell'art. 19 della L.R. 4/18, ha organizzato i propri lavori come di seguito specificato:

- si è insediata il giorno 31/11/2021;
- ha effettuato una seduta in data 2/3/2022;
- ha programmato la riunione conclusiva dei lavori per il giorno 06/05/2022.

Nel corso dell'istruttoria del procedimento e dei lavori della Conferenza sono pervenuti i seguenti pareri/atti:

- le note della Regione Emilia Romagna - Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna, acquisite da Arpae ai prot. n. 43148 del 15/03/2022 e 54188 del 31/3/2022, nelle quali, tra l'altro, si trasmette l'esito positivo condizionato, della Valutazione di Incidenza - Determinazione Dirigenziale n. 100 del 10/01/2022;
- l'Autorizzazione paesaggistica del Comune di Reggio Emilia rilasciata con atto prot. n. PG/2022/0104440 del 29/04/2022;
- la Concessione allo scarico e per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico contenente prescrizioni, rilasciata dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, n. 24253 del 3/5/2022;
- l'Autorizzazione ai sensi dell'Art.60 del DPR 753/80 per le opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria, contenente prescrizioni, rilasciata dalla Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile con determinazione dirigenziale n. 3674 del 01/03/2022, acquisita da Arpae al prot 34032 del 1/3/2022;
- la Concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico contenente prescrizioni, rilasciata Arpae con determinazione dirigenziale n. 2113 del 28/4/2022;
- il parere favorevole del Comune di Reggio Emilia sull'impatto ambientale condizionato al rispetto del progetto datato 2/5/2022 ed acquisito da Arpae al prot n. 72233 del 2/5/2022;
- parere di conformità urbanistica e parere favorevole in merito alla conformità alla normativa in materia sismica, acquisito da Arpae al prot n. 72233 del 2/5/2022;
- Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 42 del 29/03/2022 relativo all'esame della Variante al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia;
- assenso alle varianti al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia espresso con Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 19/04/2022;

- il contributo istruttorio alla VIA contenente prescrizioni di ARPAE Area Prevenzione Ambientale – Servizio Territoriale Area Ovest - sede di Reggio Emilia prot. n. 71138 del 29/4/2022;
- il parere favorevole, condizionato, dell'AUSL Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia, acquisito da Arpae al prot. n. 40244 del 10/3/2022;
- il parere favorevole, condizionato, per il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, acquisito da Arpae al prot. n. 41640 del 14/3/2022;
- il parere favorevole in materia di tutela archeologica, condizionato, rilasciato dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, acquisito da Arpae al prot. n. 34374 del 2/3/2022;
- il parere favorevole del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale in merito alla compatibilità idraulica-ambientale, acquisito da Arpae al prot. n. 44347 del 16/03/2022;
- il parere favorevole con prescrizioni espresso da Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. , acquisito da Arpae al prot. n. 32418 del 28/2/2022;
- Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, ha trasmesso il proprio parere favorevole, e contestuale rilascio del Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 con specifiche condizioni riguardanti il Nulla Osta idraulico stesso, acquisito da Arpae al prot. n. 50178 del 25/03/2022;
- Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord- Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze ha trasmesso il parere richiamando specifiche condizioni e prescrizioni per la realizzazione del progetto, acquisito da Arpae al prot. n. 18131 del 04/02/2021;
- l'Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR) ha rilasciato il proprio nulla osta nel rispetto delle specifiche prescrizioni indicate, acquisito da Arpae al prot. n. 54379 del 1/4/2022;
- Ireti ha rilasciato il proprio parere favorevole acquisito da Arpae al prot. n. 42594 del 18/3/2021 e trasmesso al Proponente indicazioni con il proprio preventivo prot. RT-020945-2020-P;
- Aeronautica Militare Comando 1^ Regione aerea con propria nota prot. n. 4623 del 28/2/2022 ha confermato il proprio nulla osta, fermo restando il rispetto delle condizioni contenute della nota 1197 del 28/9/2021;
- il Comando Marittimo Nord ha rilasciato il proprio nulla osta, acquisito da Arpae al prot. n. 28308 del 23/2/2021;
- il Comando Militare Esercito "Emilia Romagna" ha rilasciato il nulla osta, acquisito da Arpae al prot. n. 87404 del 3/6/2021;
- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Lombardia – Emilia Romagna ha comunicato che rispetto all'opera in esame non presenta attribuzione di competenze specifiche, nota acquisita da Arpae al prot. n. 184561 del

1/12/2021;

- Snam Rete Gas spa, ha comunicato che le opere ed i lavori in progetto non interferiscono con impianti di proprietà di Snam Rete Gas, nota acquisita da ArpaE al prot. n. 1890 del 8/1/2021.

Bozza del presente verbale è stato preventivamente ed informalmente inviato ai componenti della Conferenza dei Servizi, oltre che al Proponente, che non ha presentato proposte di modifica.

Il Proponente è stato convocato e ha partecipato ai lavori della Conferenza di Servizi, come previsto dalla L.R. 4/18, il Dirigente del Servizio infrastrutture e mobilità sostenibile patrimonio e suoi delegati, accompagnato da propri consulenti la cui registrazione è presente agli atti.

1.E. Adeguatazza degli elaborati presentati

La Conferenza di Servizi ritiene che lo SIA e gli elaborati depositati nonché le integrazioni e gli ulteriori chiarimenti prodotti dalla Provincia di Reggio Emilia relativi al progetto denominato “Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia” da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano, siano sufficientemente approfonditi per consentire un’adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull’ambiente connessi alla realizzazione del progetto al fine dell’espressione del Provvedimento di VIA nonché per l’acquisizione di tutte le intese, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i pareri, gli assensi comunque denominati, necessari per la realizzazione del progetto in base alla normativa vigente.

2. SINTESI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA)

2.A. Quadro di riferimento programmatico

2.A.1. Pianificazione Territoriale Regionale (PTR, PTPR, ecc.)

2.A.1.1. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Dall’analisi del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) di cui alla Delibera di Consiglio Regionale n. 1338 del 28/01/1993, nello studio di impatto ambientale (SIA) viene evidenziato come l’area di progetto appartenga alla Unità di paesaggio numero 8 “Pianura Bolognese Modenese Reggiana”, caratterizzata come un contesto prevalentemente pianeggiante (con il 71% del territorio al di sotto dei 40 m s.l.m. e il restante 29% compreso tra i 40 e i 600 m s.l.m.) con limitatissime zone boscate (0,2 % del territorio) inframmezzate alle prevalenti aree coltivate (95%), la cui popolazione di densità medio alta (501 ab/Kmq) è per lo più raggruppata in centri (91%) o sparsa (9%), con porzioni del territorio soggette a vincolo idrogeologico, sismico e paesaggistico.

Tra i “Beni culturali di particolare interesse” non si evidenziano elementi nell’area di progetto.

Il PTPR nella Tav. 1 individua i principali caratteri paesaggistici del territorio, dal punto di vista fisico

morfologico.

Nel SIA si riporta lo stralcio dalla Tav. 1-28 e si evidenzia che nell'ambito di interesse, alla macroscale, si riconosce il sistema formato dai corsi del torrente Rodano – Lodola, del rio Acqua Chiara e più ad ovest del torrente Crostolo, individuati nel PTPR sia come “Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua” (art. 18) che come “Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua” (art. 17).

Nel SIA si evidenzia che il progetto interferisce con il margine occidentale della zona di tutela del rio Rodano – Lodola e si richiamano i contenuti dell'art. 17, in cui si dispone che in tali zone di tutela le opere viarie sono ammesse *“qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali. I progetti di tali opere dovranno verificarne oltre alla fattibilità tecnica ed economica, la compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato direttamente o indirettamente dall'opera stessa, con riferimento ad un tratto significativo del corso d'acqua e ad un adeguato intorno, anche in rapporto alle possibili alternative.*

Detti progetti dovranno essere sottoposti alla valutazione di impatto ambientale, qualora prescritta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali”.

A tal proposito, in merito alla compatibilità dell'intervento nel SIA si evidenzia che:

- il progetto è previsto nella pianificazione Provinciale (PTCP di Reggio Emilia, Tav. P3a – Assetto territoriale degli insediamenti e delle reti della mobilità, territorio rurale);
- il progetto è assoggettato ad Autorizzazione paesaggistica;
- il progetto prevede adeguate opere di ambientazione e mitigazione paesaggistica, in particolare verso l'ambito perifluviale a ovest, atte a ridurre gli impatti paesaggistici sull'elemento vincolato.

Per tali motivazioni nel SIA si ritiene che l'intervento sia ammesso dalla disciplina dell'art. 17 del PTPR.

Nello stralcio della Tav. 1-28 del PTPR sono evidenziate anche le aree individuate come “Zona di tutela naturalistica” (Art. 25): l'area del Fontanile dell'Ariolo - successivamente perimetrata come Area di Riequilibrio Ecologico con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 111 del 23/06/2011 - ricompresa nel Sito Rete Natura 2000 ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”, e l'area dell'Oasi Naturalistica di Marmirolo - anch'essa successivamente perimetrata come Area di Riequilibrio Ecologico con la medesima Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 111 del 23/06/2011 - e ricompresa nel medesimo Sito Rete Natura 2000.

Infine nel SIA si evidenzia come l'area di intervento si collochi nell'area di pianura soggetta alla tutela di cui all'art. 28 del PTPR “Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei”, sottolineando che l'art. 28 disciplina entro tali zone, caratterizzate da elevata permeabilità dei terreni con ricchezza di falde idriche, alcune attività particolari ed inquinanti, ma non pone limitazioni per il progetto proposto.

2.A.2. Pianificazione Regionale di Settore (PAIR, PRIT, PRGR, ecc.)

2.A.2.1. Piano Aria Integrato Regionale (PAIR)

Nel SIA si evidenzia che, in riferimento alla zonizzazione del territorio regionale contenuta nel Piano

Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) dell'Emilia-Romagna, approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 115 dell'11/04/2017, l'ambito di progetto si trova all'interno della Pianura Ovest, in particolare risulta all'interno delle zone di superamento dei valori limite della qualità dell'aria per PM10 e NO2/NOx.

Nel SIA si sottolinea che nella progettazione dell'infrastruttura stradale è stato applicato quanto previsto dalle Norme di Attuazione del PAIR pertinenti, con particolare riferimento all'art. 20 "Saldo zero", in cui si prevede che:

- la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) relativa a progetti ubicati in aree di superamento si può concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda le misure idonee a mitigare o compensare l'effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle missioni dei nuovi interventi ridotto al minimo, così come specificato al paragrafo 9.7.1 del Piano;
- il proponente del progetto, sottoposto alle procedure di VIA, ha l'obbligo di presentare una relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del progetto presentato;

nello specifico nel SIA si precisa che il progetto proposto prevede la realizzazione di estese fasce di ambientazione paesaggistica e naturalistica a mitigazione e compensazione degli impatti indotti dalla realizzazione della strada e si ritiene che l'opera sia conforme alle prescrizioni contenute nel PAIR 2020.

2.A.2.2. Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

Nel SIA viene esaminato il PRIT 2025, adottato con Delibera dell'Assemblea Legislativa n. 214 del 10/07/2019, sebbene ad oggi risulti ancora vigente il PRIT 98, approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1322 del 22/12/1999.

Nello stralcio della Tavola B "Sistema Stradale" del PRIT 2025 si evidenzia come la SP 467R faccia parte della "rete di base principale" e si sottolinea come la necessità di intervento sulla SP 467R sia evidenziata dal parametro "Costo sociale/km di SP" che misura il livello di rischio incidentale sulle singole strade, calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 189 del 24/09/2012, dal quale si evince come la SP 467R risulti ai livelli più alti dell'intera Provincia.

2.A.3. Pianificazione Territoriale Provinciale (PTCP)

Nell'analisi del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Reggio Emilia (PTCP), approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 124 del 17/06/2010 - successivamente modificato da procedimenti riguardanti Varianti specifiche (artt. 27 e 27 bis LR 20/00), PSC in variante al PTCP (art. 22 LR 20/00), Accordi di programma in variante (art. 60 LR 24/17) - sono state considerate le seguenti tavole:

- Tav. P1 "Ambiti di paesaggio";
- Tav. P2 "Rete ecologica polivalente" (variante specifica ex art. 27 bis LR 20/2000 approvata dal Consiglio Provinciale con atto n. 25 del 21/09/2018);

- Tav. P3a “Assetto territoriale degli insediamenti, delle reti della mobilità e del territorio rurale” (variante accordo di programma ex art. 27 bis LR 20/2000 approvata con DP della Regione Emilia-Romagna n. 52 del 24/04/2019);
- Tav. P4 “Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale”;
- Tav. P5a “Carta delle Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica”;
- Tav. P7 “Reticolo naturale principale e secondario. Carta di delimitazione delle Fasce Fluviali e delle aree di fondovalle potenzialmente allagabili (PAI-PTCP)” in scala 1:10.000; variante specifica ex art. 27 bis LR 20/2000 approvata dal Consiglio Provinciale con atto n. 25 del 21/09/2018;
- Tav. P7bis Reticolo secondario di pianura. Carta delle aree potenzialmente allagabili (PAI/PTCP); variante specifica ex art. 27 bis LR 20/2000 approvata dal Consiglio Provinciale con atto n. 25 del 21/09/2018;
- Tav. P10a “Carta delle tutele delle acque superficiali e sotterranee” in scala 1:25.000; variante specifica ex art. 27 bis LR 20/2000 approvata dal Consiglio Provinciale con atto n. 25 del 21/09/2018;
- Tav P10c “Carta dell’infiltrazione potenziale comparativa”.

In riferimento alla Tavola P1 “Ambiti di paesaggio”, nel SIA si evidenzia che l’area di interesse si trova all’interno dell’Ambito di paesaggio n. 5 “Ambito Centrale”, caratterizzato tra il resto da *“aree agricole dell’alta pianura, strutturate dai rii incisi e segnate dai canali derivatori del Secchia e dell’Enza, in stretta relazione con la quinta collinare”*.

Tra gli “Obiettivi di qualità ed indirizzi di valorizzazione e tutela” nel SIA sono richiamati:

- valorizzare il ruolo del territorio rurale interstiziale e periurbano quale serbatoio di naturalità residua e luogo ove incentivare la salvaguardia e la creazione di nuovi paesaggi, il potenziamento delle dotazioni ecologiche;
- salvaguardare il fondamentale ruolo di connettività ecologica delle campagne verso i luoghi a maggiore naturalità attraverso l’attuazione e la salvaguardia dei corridoi ecologici planiziali primari e favorire il riequilibrio dell’ecosistema agricolo incentivando interventi compensativi a carattere naturalistico da collegare alle trasformazioni urbanistiche, ovvero integrando le risorse del Piano di sviluppo rurale destinate in particolare alle misure agroambientali.

In merito alla coerenza con tali obiettivi, nel SIA si evidenzia che il progetto prevede fasce di ambientazione e mitigazione con vegetazione arbustiva ed arborea articolata in formazioni differenziate ed ambienti umidi, tali da migliorare la connettività ecologica locale rispetto allo stato attuale, che presenta una matrice agricola (agroecosistema) povera di elementi naturali e semplificata, e potenziare il corridoio ecologico rappresentato dal rio Rodano – Lodola.

In riferimento alla tavola P2 “Rete ecologica polivalente”, nel SIA si evidenzia che nelle aree interessate dal progetto sono presenti alcuni elementi della rete ecologica provinciale:

- il sistema rio Rodano – rio Lodola e analogamente il rio Acqua Chiara, fino al suo sbocco in Rodano, e il Canale di Secchia, sono identificati come “Corridoio primario pedecollinare” (E3); il rio Rodano al suo ingresso in area urbana (a sud della via Emilia) diventa “Corridoio secondario in ambito planiziale” (E4);
- parte del corso del rio Rodano è identificata anche come “Corridoio fluviale secondario” (D2);

- la porzione di territorio agricolo inserita tra rio Rodano e rio Acqua Chiara, a nord di Fogliano, ricade negli “Elementi della rete Natura 2000” (A) ovvero nel Sito SIC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”, come anche l’area del Fontanile dell’Ariolo (a sudest), perimetrata come Area di Riequilibrio Ecologico e ulteriormente ad est, l’area dell’Oasi Naturalistica di Marmirolo, perimetrata come Area di Riequilibrio Ecologico; tale area costituisce anche l’estremità meridionale di un “Corridoio primario planiziale” (E2) parte di un sistema di scala territoriale, che si spinge a nord verso la bassa pianura;
- vi sono inoltre i principali canali e scoli che attraversano l’area formando il livello locale della rete ecologica “Corridoi secondari in ambito planiziale” (E4).

Rispetto a tali elementi della rete ecologica, nel SIA si evidenzia che il progetto interferisce direttamente con “Elementi della Rete Natura 2000” (di cui all’art. 89 delle Norme di attuazione) - si tratta del Sito ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo” - e in via indiretta i “Corridoi primari planiziali” (E2) del rio Lodola – Rodano e del rio Acqua Chiara e marginalmente del Canale di Secchia, interessando le fasce di tutela fluviale.

Nel SIA si richiama quanto stabilito dall’art. 5 delle Norme di attuazione del PTCP, che definisce le caratteristiche degli elementi della Rete ecologica polivalente di livello provinciale, e si ritiene che il progetto, che prevede misure di mitigazione per la permeabilità ecologica e faunistica, oltre che fasce di ambientazione/mitigazione paesaggistica ed ambientale e aree di compensazione ecologica, adempia a quanto richiesto.

Si richiama inoltre l’Art. 93 “Zone di protezione dall’inquinamento luminoso”, per la presenza del SIC e perché l’area interessata dal progetto è compresa nel raggio di 15 km dell’osservatorio astronomico di Scandiano. Nel SIA si precisa che si è tenuto conto di ciò sia nella progettazione dell’illuminazione stradale, che comunque è limitata ai soli punti di intersezione con la rete stradale esistente (rotatoria di progetto a sud di innesto della variante nell’attuale tracciato della SP 467R, rotatoria tra variante e Via Anna Frank, e svincolo con tangenziale sud).

In riferimento alla tavola P3a “Assetto territoriale degli insediamenti e delle reti della mobilità, territorio rurale”, nel SIA si rileva che l’area interessata dal progetto ricade nel “Territorio rurale”, disciplinato dall’art. 6 delle Norme di attuazione. In particolare come l’area di progetto ricade in

- aree di valore naturale ed ambientale, “le parti di territorio sottoposte dagli strumenti di pianificazione ad una speciale disciplina di tutela o a progetti locali di valorizzazione, in quanto connotate da particolare pregio naturalistico, ovvero da forti limitazioni” destinate alla conservazione delle caratteristiche di naturalità presenti, la riproduzione e gestione delle risorse naturali e l’esercizio di attività produttive agro-silvo-pastorali;
- ambiti agricoli periurbani, “caratterizzati da vicinanza ai centri urbani o da interclusione con aree urbanizzate ad elevata contiguità insediativa”.

Nel SIA si precisa che l’art. 5 contiene indicazioni per la pianificazione comunale, con particolare riferimento agli usi insediabili ed agli interventi sugli edifici esistenti, ma non fornisce disposizioni in merito alla realizzazione di nuove infrastrutture.

In riferimento alla tavola P4 “Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale”, che individua i vincoli ministeriali ai sensi del D.Lgs 42/2004, nel SIA si evidenzia che il progetto interferisce con i

beni paesaggistici di cui all'art. 142 "Aree tutelate per legge" comma 1 lett. c): *"i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"*, precisamente con:

- torrente Rodano – torrente Lodola;
- rio Lavachiello – rio di Fogliano;
- rio Acqua Chiara.

Ciò determina l'obbligo, ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004, di acquisire l'Autorizzazione Paesaggistica al fine di evidenziare la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio.

In riferimento alla tavola P5a "Carta delle Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica", che individua le aree oggetto di tutela paesistica oltre che i corsi d'acqua meritevoli di tutela, nel SIA si evidenzia che i corsi d'acqua presenti nell'area di progetto (torrente Rodano, rio Acqua Chiara, Canale di Secchia, rio Lavachiello – rio di Fogliano, rio Valcavi) sono individuati come "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua" e disciplinati dall'art. 41 delle Norme di attuazione, di cui vengono richiamati in parte i contenuti. Nel SIA si ritiene che il progetto sia ammesso dalla disciplina dell'art. 41.

Si evidenzia inoltre che nell'area di progetto, tutto il territorio attorno all'abitato di Fogliano, limitato ad ovest dalla linea ferroviaria e dal corso del torrente Rodano, ricade entro la perimetrazione delle "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale" di cui all'art. 42 del PTCP, che al comma 5 prevede che le linee di comunicazione viaria sono ammesse *"qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali e provinciali ovvero, in assenza di tali strumenti, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato. I progetti delle opere dovranno in ogni caso rispettare le condizioni ed i limiti derivanti da ogni altra disposizione del presente Piano ed essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale, qualora prescritte da disposizioni comunitarie, nazionali e regionali"*.

A tal proposito, in merito alla compatibilità dell'intervento, nel SIA si ritiene che il progetto sia ammesso dalla disciplina dell'art. 42.

Nel SIA si evidenzia altresì che il torrente Lodola - Rodano, il rio Acqua Chiara e il Canale di Secchia sono inseriti tra le aree destinate a "Progetti e Programmi integrati di valorizzazione del Paesaggio", disciplinate nell'art. 101 delle Norme di attuazione, e che il tracciato di progetto interferisce con tratti di "Viabilità storica" (art. 51) corrispondenti alla SP 467 via Fermi e alla SP 66 via Anna Frank, a cui il PTCP attribuisce interesse storico-testimoniale e ne persegue la tutela e valorizzazione.

A tal proposito nel SIA si precisa che il progetto prevede una rotatoria di innesto a sud su via Fermi e una rotatoria per l'intersezione con via Anna Frank, deviandone leggermente il tracciato al fine di permettere un accesso geometricamente adeguato dai due rami ad est e ovest; dato il ruolo che tali assi di viabilità (SP 467 via Fermi e SP 66 via Anna Frank) svolgono nella rete locale, nel SIA si ritiene che le modifiche previste siano compatibili con l'art. 51.

Con riferimento alla tavola P5b "Sistema Forestale e Boschivo", che individua le aree forestali e

boschive del territorio provinciale e gli esemplari arborei singoli, in gruppi o in filari meritevoli di tutela, nel SIA si chiarisce che il progetto non interferisce con nessun elemento tutelato.

Rispetto al rischio idraulico, la Variante specifica al PTCP approvata il 21/09/2018 ha recepito anche la Variante al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po (PAI) di coordinamento col Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico Padano (PGRA), adottata con Deliberazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po n. 5 del 07/12/2016.

Le tavole aggiornate con la suddetta variante sono la tavola P7 *"Reticolo naturale principale e secondario. Carta di delimitazione delle Fasce Fluviali e delle aree di fondovalle potenzialmente allagabili (PAI-PTCP)"* e la tavola P7bis *"Reticolo secondario di pianura. Carta delle aree potenzialmente allagabili (PAI/PTCP)"*.

Con riferimento alla tavola P7, nel SIA si evidenzia che il tracciato non interferisce con le Fasce Fluviali e le aree di fondovalle potenzialmente allagabili. Invece rientra nella fascia A, di cui all'art. 66 delle Norme di attuazione, una delle aree individuate come compensazione ambientale all'intervento, compresa tra il Canale di Secchia ed il Rio Lodola. Per tale area nel SIA si ritiene che l'intervento previsto sia compatibile con quanto disposto dall'art. 66 e si precisa che l'intervento stesso è regolato dall'art. 71 *"Manutenzione, regimazione e difesa idraulica, interventi di rinaturazione, pratiche agricole e gestione forestale"*, che al comma 6 prevede che *"Nelle Fasce A e B di cui agli artt. 66 e 67 sono promossi gli interventi finalizzati al mantenimento ed ampliamento delle aree di esondazione, anche attraverso l'acquisizione di aree da destinare al demanio, il mancato rinnovo delle concessioni in atto non compatibili con le finalità del Piano, la riattivazione e la ricostituzione di ambienti umidi, il ripristino e l'ampliamento delle aree a vegetazione spontanea autoctona attraverso interventi di rinaturazione ed in coerenza con quanto disposto dall'art. 5 ai fini dell'attuazione della Rete Ecologica polivalente di livello Provinciale"*

Con riferimento alla tavola P7bis, nella quale sono delimitate le aree potenzialmente allagabili secondo diversi scenari di probabilità, afferenti al reticolo costituito dai corsi d'acqua secondari di pianura gestiti dai Consorzi di bonifica e irrigui, nel SIA si evidenzia che l'intero ambito di progetto ricade all'interno della zona P2 - M (Alluvioni poco frequenti: tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità); l'art. 68 bis del PTCP precisa che in tali aree potenzialmente allagabili, negli interventi urbanistico/edilizi, si applicano le misure di cui alla DGR 1300/2016 nonché le successive disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni nel settore urbanistico. Nel SIA si evidenzia, inoltre, che si applica quanto previsto dall'art. 70 del PTCP *"Invarianza ed attenuazione idraulica"* e si precisa che l'opera e le aree di compensazione previste non rientrano nelle *"Aree storicamente inondate dal 1936 al 2006"* né in quelle dei nodi relativi alle criticità idrauliche riportate nell'Allegato 6 del Quadro Conoscitivo del PTCP.

Con riferimento alla tavola P10a *"Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina – pianura"*, nel SIA si evidenzia che l'area di progetto rientra nel settore di ricarica di tipo B *"aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda"* di cui all'art. 82 delle Norme di attuazione del PTCP. Il tracciato si colloca inoltre ad una distanza superiore ai 500 metri dai fontanili e ai 250 metri da opere di captazione di acque sotterranee ad uso idropotabile.

Nel SIA si precisa anche che valgono le disposizioni di cui all'art. 45 delle norme del Piano di Tutela

delle Acque.

Con riferimento alla tavola P10c “Carta dell’infiltrazione potenziale comparativa”, nel SIA si evidenzia che il tracciato interessa un areale in classe di infiltrazione potenziale comparativa media, dove, secondo quanto previsto dall’Allegato 9 del PTCP, dall’art. 113, comma 4 del D. Lgs 152/2006 e del punto 9 della DGR 286/2005, è vietata la dispersione diretta nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali o strade. Nel SIA si precisa che non si applica quanto previsto alla lettera x) del medesimo Allegato 9 del PTCP “Infrastrutture viarie, ad esclusione delle strade locali (come da definizione del comma 2 art. 2 del D.Lgs. 285/1992 “Nuovo codice della strada”) e delle aree adibite a parcheggio dotate di manufatti che convogliano le acque”, in quanto la strada, pur essendo extraurbana principale ubicata nel settore di ricarica di tipo B, non ha un numero di corsie pari o superiore a due per senso di marcia.

Complessivamente, nel SIA si rileva che rispetto al PTCP non si evincono elementi ostativi alla realizzazione del progetto. Al contempo se ne deduce la necessità di una attenzione particolare ai caratteri paesaggistici d’insieme dell’ambito di intervento, nonché a quelli specifici degli elementi tutelati interessati, al fine di inserire il progetto con le dovute attenzioni alla riduzione degli impatti.

2.A.4. Pianificazione comunale (PRG, PSC, RUE, ecc.)

2.A.4.1. Piano Strutturale Comunale (PSC)

L’analisi del Piano Strutturale Comunale (PSC), approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 5167/70 del 05/04/2011, è stata svolta in due parti: nella prima sono stati analizzati gli obiettivi del PSC valutando la conformità dell’intervento in progetto rispetto ad essi, nella seconda è stata condotta una verifica delle eventuali interferenze dell’opera con le scelte strutturali del piano desunte dall’analisi degli elaborati cartografici.

Nel SIA si evidenzia che le linee di azione del PSC inerenti il sistema della mobilità discendono principalmente da progetti già in essere o inseriti in altri strumenti di pianificazione settoriale (come ad esempio il Piano Urbano della Mobilità - PUM) o sovraordinati e riguardano soprattutto interventi sul sistema delle tangenziali e delle radiali di connessione tra il centro della città e le frazioni e i comuni dell’intorno.

Si richiama, in particolare, la Relazione illustrativa del PSC dove, relativamente a progetti infrastrutturali, si confermano quelli già pianificati e si prevedono nuovi interventi *“demandando ad una successiva fase di approfondimento tecnico-progettuale la precisa localizzazione delle principali infrastrutture programmate dal PUM di area vasta e recepite dal PSC, fa cui: la tangenziale di Fogliano, la tangenziale di Bagno, la via Emilia Bis, il completamento dell’anello delle tangenziali, il tratto reggiano della variante alla via Emilia in direzione Modena. In particolare, per quanto riguarda la tangenziale di Fogliano, occorrerà porre la massima attenzione in relazione alle potenziali ripercussioni sulla rete viaria esistente (via Martiri di Cervarolo)”*.

Con riferimento alla tavola P4 “Grandi trasformazioni, poli di eccellenza e assetto infrastrutturale”, che individua le componenti infrastrutturali portanti, esistenti e di progetto, del sistema della mobilità,

nel SIA si evidenzia che il tracciato in progetto è riportato con una diversa geometria nel Sistema della mobilità all'interno del "Sottosistema della viabilità radiale di progetto".

In merito alla diversa geometria proposta per l'asse viario, nel SIA si ricorda che l'art. 6.10 delle Norme di attuazione "Valore delle indicazioni grafiche del PSC e del POC" specifica che *"Le previsioni grafiche del PSC relative alle strade di previsione e a quelle esistenti da potenziare hanno valore vincolante per quanto attiene al rango funzionale e valore di indicazione di massima per quanto riguarda la posizione degli svincoli che comportano, lo sviluppo di massima del tracciato e la posizione dello stesso, fino alla redazione dei progetti delle singole opere"*.

A tal proposito nel SIA si evidenzia che il PSC individua nell'elaborato P6 "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC" specifici corridoi infrastrutturali, come porzioni del territorio rurale, nei quali sarà possibile la definizione progettuale del tracciato stradale previsto.

Nel SIA si specifica che la nuova infrastruttura stradale comporta variante al PSC poiché il tracciato non ricade interamente all'interno del corridoio infrastrutturale di progetto indicato nella tavola P6; lo svincolo di innesto alla tangenziale sud interessa, infatti, anche un ambito a nord della tangenziale stessa non ricompreso all'interno del corridoio infrastrutturale. Si prevede, inoltre, l'inserimento nel Piano Operativo Comunale (POC) con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

Sempre in riferimento alla tavola P6, nel SIA si evidenzia che il tracciato di progetto interessa i seguenti ambiti territoriali:

- "Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico" (ARP, artt. 4.7 e 5.9);
- "AAP - ambiti agricoli periurbani" (art. 4.7 - art. 5.9).

Si tratta di ambiti individuati come parte del territorio rurale definiti nell'art. 3.8 "Disposizioni generali per il territorio rurale". Nel SIA si specifica che all'interno degli ambiti agricoli periurbani il PSC individua in particolare il "Parco del Crostolo" e il "Parco del Rodano" da valorizzare ed attrezzare come parchi-campagna periurbani.

Con riferimento alla tavola P7.1 "Tutele paesaggistico ambientali", nel SIA si evidenzia che l'area del tracciato è interessata dalle seguenti tutele che il PSC ha recepito dal PTCP:

- Fasce PAI Fasce fluviali e rischio idraulico (art. 2.20 NTA e seguenti); il tracciato in progetto è esterno alle fasce come individuate dal PAI, però uno degli areali individuati per realizzare interventi di compensazione ambientale ricade in fascia A;
- Pozzi ad uso acquedottistico: zone di tutela assoluta e di rispetto (art. 2.34 "Articolazione delle aree e zone finalizzate alla salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano e disciplina per le aree di salvaguardia"); presenza di pozzo a est della linea ferroviaria a nord della tangenziale, la cui area di rispetto non è interferita dal tracciato;
- Classi di infiltrazione potenziale comparativa (art. 2.35 "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura") alle quali, con particolare riferimento agli areali in classi di infiltrazione potenziale comparativa alta e media come riportate nella Tavola P10c di PTCP e recepite nella Tavola P7.1 del PSC, si applica la disciplina sulla prevenzione, messa in sicurezza o riduzione del rischio relativa ai centri di pericolo di cui all'art. 45, comma 2, lett. a2) delle norme del PTA regionale riportata e dettagliata all'allegato n. 9 del PTCP; Il

corridoio infrastrutturale interessa un ambito in classe di infiltrazione comparativa media;

- Zone di protezione dall'inquinamento luminoso (art. 2.43 del PSC); tutta l'area rientra nella zona di tutela dall'inquinamento luminoso dell'osservatorio astronomico di Scandiano. In tale zona si richiamano i vincoli e i condizionamenti agli impianti di illuminazione esterna disposti dalla L.R. 19/2003 e Direttiva applicativa a tale legge (DGR 2263 del 29/12/2005).

Nel SIA si precisa che le soluzioni di progetto assolvono alle prescrizioni riportate negli articoli richiamati.

Analogamente a quanto già evidenziato rispetto al PTCP, nel SIA si richiama l'interferenza del tracciato di progetto con i beni paesaggistici vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 142 "Aree tutelate per legge" comma 1 lett. c) relativamente alle fasce di 150 metri del torrente Rodano - Lodola, del rio Lavacchiello - rio di Fogliano e del rio Acqua Chiara.

Rispetto alle interferenze con il reticolo idrografico e con le relative tutele, definite all'art. 2.4 "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua" e all'art. 2.5 "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua; reticolo idrografico minore", nel SIA si richiama quanto già specificato in merito alla analoga disciplina del PTCP.

In riferimento alla tavola P7.2, che riporta l'individuazione delle aree ed immobili interessati da vincoli e tutele relative agli elementi di identità storico-culturale del territorio, nel SIA si evidenzia che il tracciato presenta interferenze con "viabilità storica" (art. 2.17) per quanto riguarda la SP 467 via Fermi e la SP 66 via Anna Frank e con "canali delle bonifiche storiche" (art. 2.18) per quanto riguarda il Canale di Secchia.

Nel SIA si precisa che la disciplina relativa alla "viabilità storica" discende dal PTCP e pertanto si rimanda alle analisi condotte rispetto alla relativa disciplina (sopra richiamate).

Per quanto riguarda il "Sistema delle bonifiche storiche e sistema storico delle acque derivate e delle opere idrauliche" (art. 2.18), nel SIA si evidenzia che il tracciato di progetto interseca il Canale di Secchia e lo oltrepassa con un apposito manufatto idraulico, senza modificarne il tracciato né interrarlo. Si evidenzia, inoltre, che nell'area di interesse sono presenti due "manufatti idraulici d'interesse storico" lungo il corso del rio Lodola - Rodano, posti in corrispondenza dell'intersezione con il Canale di Secchia a nord e nel punto di collegamento tra i due corsi d'acqua più a sud, nessuno dei quali è interessato dalle opere in progetto.

Nel SIA si segnala, inoltre, che nel PSC sono presenti alcuni "Immobili non rurali di interesse" (art. 4-15) riferiti alle seguenti tipologie:

- architettura religiosa: edifici di valore testimoniale (Oratorio di San Colombano);
- edifici produttivi o di servizio: edifici di valore tipologico (Stazione di Fogliano e Stazione di Due Maestà);
- architettura religiosa: edifici di valore tipologico (chiesa di San Colombano Abate nella frazione di Fogliano);

oltre che "Centri Storici e nuclei di impianto storico" (art. 5.1) (nucleo storico dell'abitato di Due

Maestà) e “Complessi di valore storico tipologico” (nuclei lungo via Anna Frank e nell’area agricola tra la stessa via Anna Frank e il corso del rio Rodano, ad est della ferrovia).

Nel SIA si evidenzia che è stata svolta una verifica consultando il WebGis del Patrimonio culturale dell’Emilia Romagna da cui emerge che la chiesa di San Colombano Abate, nella frazione di Fogliano è l’unico tra questi beni oggetto di vincolo “ope legis” ai sensi del D.Lgs 42/2004 come “Bene di interesse culturale non verificato” (ID 137654).

Nel SIA si precisa che nessuno degli elementi citati è interessato direttamente dal progetto, si segnala unicamente che il tracciato proposto si avvicina alla Stazione di Fogliano e all’Oratorio di San Colombano senza interessarne direttamente le pertinenze.

Con riferimento agli elaborati tematici di PSC relativi alle “Opportunità di paesaggio” (tavole P8 e relazione P8.1), nei quali sono individuati e descritti “Ambiti paesaggistici strategici” e “Sistemi di paesaggio”, che costituiscono l’unità base di riferimento per definire gli obiettivi di qualità paesaggistica, nel SIA si evidenzia che l’opera in progetto interessa l’“Ambito del Rodano-Acquachiarà e del Canale di Secchia”, definito come *“ambito agrario caratterizzato dalla ricchezza di elementi naturali di valore paesaggistico ed ecologico e per l’articolato sistema delle acque (Canale di Secchia, fontanili); le politiche previste sono il consolidamento dei valori di pregio esistenti nel SIC, e il potenziamento di tali caratteri verso il confine comunale a sud, dove tali valori risultano latenti”*.

Nel SIA si evidenzia che nella tavola P8 sono individuati alcuni “Varchi percettivi da viabilità principale” e “Areali di percezione degli edifici di valore storico testimoniale” che segnalano un possibile rapporto percettivo tra tali immobili e il tracciato della tangenziale in progetto. A tale proposito nel SIA si precisa che il progetto ha tenuto conto di tali elementi con la previsione di adeguate fasce di mitigazione percettiva con fasce arboreo-arbustive.

Con riferimento alla tavola P9 “Sviluppo della rete ecologica”, in cui il PSC identifica il progetto di sistema spaziale per il potenziamento della rete ecologica provinciale e locale, nel SIA si evidenzia che gli elementi di interesse presenti sono:

- il sistema rio Rodano – rio Lodola e analogamente il rio Acqua Chiara, fino al suo sbocco in Rodano, e il Canale di Secchia, identificati come “Corridoi primari”;
- la porzione di territorio agricolo inserita tra rio Rodano e rio Acqua Chiara, a nord di Fogliano, che ricade nel Sito Rete Natura 2000 SIC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo” e l’area del Fontanile dell’Ariolo (a sudest), perimetrata come “nodo primario” e ulteriormente ad est, l’area dell’Oasi Naturalistica di Marmiolo, perimetrata come “nodo primario”, anch’esse facenti parte del SIC.

Nel SIA si evidenzia inoltre che lungo il rio Acqua Chiara è identificata una “Proposta connessione corridoi ecologici primari” che costeggia l’area urbanizzata di Reggio Emilia ad est, connettendo l’ambito collinare posto a sud con gli ambiti di pianura a nord, e che sono evidenziate le fasce di ambientazione da realizzare contestualmente alle nuove infrastrutture. A tal proposito nel SIA si precisa che il tracciato di progetto della tangenziale di Fogliano (con la geometria individuata nelle tavole di assetto della mobilità del PSC) risulta tra quelli per i quali è prevista tale ambientazione e che in tal senso il progetto, che prevede misure di mitigazione per la permeabilità ecologica e faunistica, oltre che fasce di ambientazione/mitigazione paesaggistica ed ambientale e aree di compensazione

ecologica, adempia a quanto richiesto dal PSC.

Complessivamente nel SIA si rileva che dall'esame del PSC non si evincono elementi ostativi alla realizzazione del progetto, ma che se ne deduce la necessità di una attenzione particolare ai caratteri paesaggistici d'insieme dell'ambito di intervento al fine di inserire la trasformazione prevista con le dovute attenzioni alla riduzione degli impatti.

2.A.5. Pianificazione comunale di settore

2.A.5.1. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2028)

Nel SIA si evidenzia che la tangenziale in progetto è inserita nel PUMS, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 79 dell'11/04/2019, con il tracciato indicato dal progetto preliminare del Comune di Reggio Emilia, approvato in linea tecnica dalla Giunta Comunale con delibera n. 113 del 18/06/2015, tra le cosiddette infrastrutture invarianti, ovvero interventi in avanzato stato di progettazione e finanziamento, derivanti da strumenti di pianificazione vigente o inseriti in programmi di attuazione da parte di enti pubblici. A tal proposito nel SIA si precisa che la variante di Fogliano è un'opera prevista dallo scenario del Piano Urbano della Mobilità (PUM) 2008.

Nel SIA è richiamata la Relazione preliminare del PUMS, dove si legge che la nuova strada *“servirà i centri abitati di Fogliano e Due Maestà ed avrà il duplice obiettivo di decongestionare il traffico che insiste nelle due aree e di razionalizzare il collegamento viario tra Reggio Emilia e il Comune di Scandiano, il distretto industriale delle ceramiche e l'autostrada del Brennero. L'intervento avrà un impatto significativo sulla qualità urbana e la vivibilità delle due frazioni, contribuendo a ridurre l'elevato volume di traffico, caratterizzato da un'alta percentuale di mezzi pesanti”*.

Nel contempo nel SIA si evidenzia che all'attuale provinciale SP467R (e agli interventi sulla ciclabilità a questa associati) nel PUMS viene attribuito un ruolo fondamentale nello sviluppo della rete portante ciclo pedonale tra il centro di Reggio, le sue frazioni e i comuni della prima cintura.

Nel SIA si rileva inoltre che nella VAS/VINCA del PUMS si evidenzia la necessità di approfondire ogni eventuale criticità connessa all'intervento, nelle successive fasi procedurali ed in particolare durante il procedimento di VIA, in quanto *“la nuova infrastruttura viabilistica si colloca parzialmente all'interno dell'area del SIC, interessando prevalentemente una fascia di terreno agricolo già antropizzata ed in adiacenza alla viabilità esistente ed all'infrastruttura ferroviaria”*.

Nel SIA si desume che l'opera in progetto è conforme agli strumenti di pianificazione comunale inerenti la mobilità ed i trasporti.

2.A.5.2. Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC)

La Zonizzazione Acustica del Comune (ZAC) di Reggio Emilia è stata approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 5167/70 del 05/04/2011 congiuntamente al PSC ed al RUE. Successivamente la Zonizzazione Acustica è stata aggiornata con Delibera di Consiglio Comunale n. 127 del 20/10/2014 per adeguarla ai contenuti del Piano Operativo Comunale (POC). L'ultima variante in ordine di tempo

è stata approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 151 del 13/07/2020.

Nel SIA si riporta lo stralcio cartografico della ZAC vigente in cui la tangenziale di Fogliano, con la relativa fascia acustica di rispetto (Classe IV di progetto), è indicata con il tracciato inserito nel Piano Urbano della Mobilità (PUM 2008) e ripreso dal PSC.

Nel SIA si propone la seguente modifica degli elaborati della Zonizzazione Acustica vigente, in particolare dell'elaborato Z4:

- passaggio dalla III Classe acustica attribuita al territorio agricolo alla Classe acustica IV “aree di intensa attività umana” delle aree poste nella fascia di 50 metri per lato rispetto al margine stradale della nuova strada in progetto (tracciato A);
- viceversa eliminazione della Classe acustica IV di progetto dal precedente tracciato della tangenziale, sostituendola con quella prevista nelle porzioni di territorio adiacenti o nelle UTO di progetto.

Nel SIA si evidenzia inoltre che ai sensi del DPR n. 142/2004 “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447”, la tangenziale in progetto risulta classificata come strada di tipo C1 con un'unica fascia di 250 metri per lato all'interno della quale la rumorosità dell'arteria stessa deve rispettare limiti pari a 65 dBA diurni e 55 dBA notturni. A tal proposito nel SIA si precisa che i ricettori direttamente interessati dalla strada di progetto e considerati nel SIA stesso sono tutti localizzati all'interno della fascia di pertinenza della tangenziale e che alcuni di essi ricadono anche nella fascia di pertinenza ferroviaria parallela alla nuova infrastruttura

2.A.6. Pianificazione di Settore (PTA, PGRA, PSAI, ecc.)

2.A.6.1. Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) si configura come strumento di pianificazione previsto nella legislazione comunitaria dalla Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e gestione del rischio di alluvioni.

Il PGRA del Distretto Idrografico Appennino settentrionale è stato approvato il 03/03/2016 con deliberazione n. 2/2016; le relative mappe della pericolosità degli elementi esposti e del rischio di alluvioni sono state adottate dai Comitati Istituzionali delle Autorità di Bacino Nazionali il 23/12/2013, per poi essere definitivamente approvate in data 03/03/2016.

Con riferimento alla “Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti”, nel SIA si evidenzia che l'area in esame si colloca entro i seguenti scenari:

- Reticolo naturale principale e secondario: nessuna perimetrazione;
- Reticolo secondario di pianura: P2 – M “Alluvioni poco frequenti – tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità; a tale scenario, è associato una pericolosità media.

Nel SIA si precisa che nell'area del tracciato non si rilevano scenari di pericolosità connessi al Reticolo naturale principale, costituito dal torrente Crostolo, né dal reticolo secondario collinare e montano,

rappresentato dal torrente Rodano, la fascia A del torrente Rodano è interferita solo da un'area destinata a rinaturalizzazione con specie autoctone. Per tale ragione nel SIA si ritiene che vi sia la piena compatibilità dell'intervento.

Per quanto riguarda il Reticolo secondario di pianura, nel SIA si evidenzia che la pericolosità P2 è associata alla possibilità di esondazione di vari corsi d'acqua minori e fossi di scolo; in particolare per l'area in esame i possibili fenomeni di esondazione sono riconducibili al Rio Lavacchiello (o Rio di Fogliano) e al Rio Valcavi.

Con riferimento alla “Mappa del rischio potenziale”, nel SIA si evidenzia che l'area in esame si colloca entro i seguenti scenari:

- Reticolo naturale principale e secondario: nessun rischio associato;
- Reticolo secondario di pianura: R2 – rischio medio e R1 – rischio moderato o nullo e rischio medio.

Analogamente a quanto sopra riportato in merito allo scenario di pericolosità relativo al Reticolo principale e secondario, nel SIA si rileva che l'unico ambito interessato da rischio potenziale è quello dell'areale oggetto di rinaturalizzazione per gli interventi di compensazione (Classe R2 rischio medio). Considerando che il tracciato stradale è rialzato rispetto al piano campagna di circa 1 metro e che è garantita la continuità idraulica del reticolo principale e secondario, nel SIA non si evidenziano criticità derivanti alla realizzazione dell'intervento in progetto.

2.A.6.2. Piano Stralcio di Bacino per l'assetto Idrogeologico (PAI)

Considerato che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) 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 (a seguito alla sottoscrizione dell'Intesa di cui all'art. 57 del D.Lgs. 112/1998 avvenuta in data 15/06/2010, tra la Provincia di Reggio Emilia, l'Autorità di Bacino del fiume Po e la Regione Emilia-Romagna, ai sensi dell'art. 21 comma 2 della L.R. 20/00), nel SIA si rimanda alla trattazione relativa al PTCP, oltre che al Quadro di riferimento ambientale per le analisi specifiche delle componenti suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee.

2.A.6.3. Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Considerato che la Provincia di Reggio Emilia ha recepito nel PTCP la disciplina di tutela sovraordinata del Piano di Tutela delle Acque (PTA), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 40 del 21/12/2005), nel SIA si rimanda alla trattazione relativa al PTCP per la specifica tematica.

2.A.7. Sistema delle aree protette (Rete Natura 2000)

Il progetto interessa il Sito Rete Natura 2000 ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”.

Nel SIA si rimanda alla procedura di Valutazione dell'Incidenza ai sensi dell'art. 6 del DPR n. 120 del 12 marzo 2003 compresa nel procedimento di PAUR.

2.A.8. Zone sottoposte a particolari tutele

Nel SIA sono richiamate le aree soggette a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 “Aree tutelate per legge” del D. Lgs 42/2004 interessate dal progetto. In particolare si tratta di:

- art. 142 comma 1 lett. c): *“i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna”* in riferimento al torrente Rodano – torrente Lodola , al rio Lavachiello – rio di Fogliano e al rio Acqua Chiara.

In riferimento alle tutele previste dal D.Lgs 42/2004, nel SIA si rammenta la necessità di acquisire l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del decreto stesso.

Nel SIA si ricorda inoltre a seguito della verifica svolta consultando il WebGis del Patrimonio culturale dell'Emilia Romagna (<https://www.patrimonioculturale-er.it/webgis/>) è emerso che la chiesa di San Colombano Abate, nella frazione di Fogliano, è l'unico tra i vari edifici, manufatti e complessi di interesse tipologico, storico, architettonico e testimoniale individuati dal PSC di Reggio Emilia, oggetto di vincolo “ope legis” ai sensi del D. Lgs. 42/2004 come “Bene di interesse culturale non verificato” (ID 137654). A tal proposito nel SIA si precisa che tale bene non risulta interessato direttamente dal progetto.

2.B. Quadro di riferimento progettuale

2.B.1. Localizzazione e Finalità del progetto

Il progetto presentato dalla Provincia di Reggio Emilia riguarda la realizzazione del nuovo tratto di strada extraurbana di categoria C1, nel Comune di Reggio Emilia, in variante alla Strada Provinciale SP 467R.

Allo stato attuale la Strada Provinciale SP 467R è la principale arteria stradale che collega la città di Reggio Emilia alla cittadina di Scandiano e alla zona ceramica di Casalgrande; la Strada Provinciale SP 467R rientra tra le viabilità adiacenti al capoluogo di provincia il cui volume di traffico non è più compatibile con i centri abitati che sono attraversati dalla strada.

La soluzione progettuale proposta prevede, pertanto, la realizzazione di un nuovo asse viario, in variante all'esistente SP 467R, che si sviluppa in direzione Nord-Sud a partire dalla SP114 (Via Piacentini) per poi inoltrarsi, parallelamente alla ferrovia, verso le località Due Maestà e Fogliano, bypassando i centri abitati e, infine, raccordarsi nuovamente all'esistente SP 467R.

In particolare la nuova Tangenziale si intersecherà con la viabilità esistente in corrispondenza di Viale Piacentini, Via Anna Frank e Via Enrico Fermi (SP 467R). La prima intersezione è risolta con una soluzione a livelli sfalsati, mentre per le altre intersezioni si prevede una soluzione a rotatoria.

La proposta progettuale consente dunque di raggiungere il duplice obiettivo di decongestionare i centri abitati con un notevole miglioramento della vivibilità degli stessi e, al contempo, migliorare e razionalizzare il collegamento viario tra Reggio e Scandiano.

2.B.2. Descrizione del progetto

Il tracciato stradale

Procedendo da Nord verso Sud, il tracciato principale di progetto si stacca dalla Tangenziale Sud Est– Viale Piacentini tramite una intersezione a livelli sfalsati all'altezza del sottopassaggio della linea ferroviaria Reggio – Scandiano. Il tracciato principale di progetto ha uno sviluppo complessivo di circa 3.270 m e, ai fini progettuali, è stato scomposto in tre assi principali delimitati dallo svincolo di Viale Piacentini e da tre rotatorie intermedie di tipo convenzionale secondo la classificazione del D.M. 19/04/2006:

- Asse 1 con sviluppo complessivo di circa 420 m, è costituito dalla rampa bidirezionale (lato nord) dello svincolo di Viale Piacentini, a partire dalle rampe monodirezionali fino ad una prima rotatoria denominata Rotatoria R1; la Rotatoria R1 viene raggiunta per mezzo di un'opera di scavalco sulla Tangenziale esistente a fianco del sovrappasso ferroviario; l'Asse 2 è costituito dalla rampa bidirezionale (lato sud) dello svincolo confluyente nella rotatoria R1;
- Asse 3 con uno sviluppo di circa 460 m, compreso tra la Rotatoria R1 e la Rotatoria R2 posta ad intersezione tra la tangenziale di progetto e Via Anna Frank;
- Asse 4 con sviluppo complessivo di circa 2390 m, compreso tra la Rotatoria R2 e la Rotatoria R3 che consente alla nuova tangenziale di ritornare sulla viabilità esistente sul lato Sud, in corrispondenza della SP 467R – Via Enrico Fermi.

In termini di piattaforma stradale, trattandosi di una nuova strada Provinciale interessata da importanti volumi di traffico, si adotterà per l'asse viario principale una sezione tipo C1 secondo la classificazione del DM 05/11/2001, costituita da una larghezza di corsia pari a 3.75m e banchina pari a 1.50m. Oltre alla viabilità principale di progetto è stata prevista una corsia aggiuntiva per l'intersezione a rotatoria tra la SP 467 e la Via Piacentini (Bypass rotatoria) che possa consentire la manovra di svolta diretta dal ramo Est al ramo Nord dell'intersezione in quanto consente alla rotatoria in questione di smaltire i flussi veicolari aggiuntivi per effetto della nuova tangenziale di progetto.

Svincolo viale Piacentini

L'intersezione di svincolo tra la nuova Tangenziale e la SP 114 (Viale Piacentini) rappresenta un nodo fondamentale dell'intervento. La scelta di una soluzione a livelli sfalsati deriva dal confronto di più alternative progettuali condotte in fase preliminare che hanno visto tale configurazione come la più idonea a smaltire i flussi di traffico esistenti ed indotti dalla viabilità futura.

La particolare opera su due livelli si inserisce in un contesto esistente caratterizzato da vincoli fisici e normativi non trascurabili. In prima battuta si sottolinea che le strade confluenti nell'intersezione (Viale Piacentini e la nuova Tangenziale) sono classificate dalla norma (DM 05/11/2001) come strade di categoria C. Per queste categorie stradali il DM 19/04/2006 ammette, come livelli minimi, soluzioni di tipo "a raso". L'analisi trasportistica ha portato, tuttavia, ad una soluzione di categoria superiore ai fini di mantenere una adeguata funzionalità dell'intersezione e dell'intera infrastruttura viaria di progetto. Dal punto di vista fisico, importante vincolo è costituito dai muri di sostegno esistenti che, ambo i lati, affiancano la Via Piacentini a partire dal sottopasso ferroviario per circa 140 m in direzione Est. Altro

vincolo da tenere in considerazione è rappresentato dell'esistente sottopasso ferroviario.

Bypass rotatoria

Come illustrato nella relazione trasportistica allegata agli elaborati presentati per effetto della nuova Tangenziale di Fogliano-Due Maestà si avrà una redistribuzione dei flussi di traffico sulla rete stradale che comprende la SP 114 (Viale Piacentini) e la SP 467R. La nuova configurazione viabilistica porterebbe, infatti, ad un aumento del volume di traffico sul ramo Est della rotatoria esistente all'intersezione tra la SP 114 e la SP 467R. Per mitigare questo effetto e, dunque, garantire la funzionalità della rotatoria, è stata prevista in questa fase progettuale la realizzazione di una corsia aggiuntiva che consenta il passaggio diretto dal ramo Est al ramo Nord (direzione Reggio Emilia), andando a ridurre la portata di disturbo sulla corona giratoria. Tale corsia, denominata in fase progettuale Asse Bypass Rotatoria, è direttamente connessa al tronco di scambio in uscita dallo svincolo di progetto di Viale Piacentini, affianca la rotatoria esistente sul quadrante Nord-Est, e si ricongiunge con la viabilità esistente su Viale Martiri di Ceravolo, affiancando quest'ultima strada per un tratto di circa 60 metri per garantire l'immissione dei veicoli sulla viabilità principale in condizioni di sicurezza. Complessivamente l'Asse Bypass Rotatoria ha uno sviluppo di circa 200 metri e presenta una sezione trasversale caratterizzata da una corsia di 3.50 m e banchina di 1.50m.

Rotatoria R1

Presso la Rotatoria 1 confluiscono gli Assi 1, 2 e 3. Dunque l'intersezione ricopre un ruolo fondamentale in quanto funge da smistamento del traffico dal nuovo asse della Tangenziale (Asse 3), verso le corsie di immissione e diversione dello svincolo di Via Piacentini. Trattasi di una rotatoria di tipo "convenzionale" secondo la classificazione proposta dal DM 19/04/2006, con diametro esterno pari a 50m. La sezione tipo adottata per l'anello giratorio è composta da una corsia di larghezza pari a 6.00 m e banchina esterna pari a 1.00 m. I tre rami confluenti sono previsti a singola corsia di ingresso e uscita con dimensioni rispettivamente pari a 3.50 m e 4.50 m, secondo le prescrizioni di normativa (DM 19/04/2006 Tab. 6).

Rotatoria R2

La rotatoria di progetto R2 sarà collocata in corrispondenza della viabilità esistente di Via Anna Frank (SP 66). Confluiranno, dunque, presso questa intersezione, i tronchi stradali della nuova Tangenziale, Asse 3 (Ramo Nord) e Asse 4 (Ramo Sud), e gli assi stradali di Via Anna Frank, opportunamente raccordati, sui lati Est ed Ovest della rotatoria. In particolare sul lato Ovest si prevede un disassamento dell'asse esistente al fine di garantire un adeguato angolo di deflessione del ramo di ingresso. L'asse in questione sarà dunque prolungato in rettilineo per un tratto di circa 170 m. La configurazione geometrica della rotatoria R2 è stata studiata al fine di risolvere potenziali criticità dovute al fatto che la rotonda è collocata in prossimità di un passaggio a livello posto sul lato Est dell'intersezione; a tale riguardo, per le considerazioni specifiche messe in evidenza dall'analisi trasportistica, si rimanda al successivo paragrafo *"4.A.2.1 Valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie delle alternative di tracciato e dell'alternativa 0"*

Rotatoria R3

La Rotatoria 3 consente alla viabilità di progetto di ricongiungersi con la Strada Provinciale 467R. Trattasi di una rotatoria a tre bracci in cui confluiscono Via Enrico Fermi (Rami Est ed Ovest) e l'Asse 4 di progetto della nuova Tangenziale (Ramo Nord). Dal punto di vista geometrico si è optato per una rotatoria di tipo "convenzionale" secondo la classificazione proposta dal DM 19/04/2006, con Diametro Esterno pari a 50m. La sezione tipo adottata per l'anello giratorio è composta da una corsia di larghezza pari a 6.00 m e banchina esterna pari a 1.50 m. I tre rami confluenti sono previsti a singola corsia di ingresso e uscita con dimensioni rispettivamente pari a 3.50 m e 4.50 m, secondo le prescrizioni di normativa (DM 19/04/2006 Tab. 6).

Corpo stradale

Per quanto riguarda gli Assi 1 e 2, il DM 19/04/2006 non esplicita dimensioni della sezione trasversale per rampe in caso di strada principale di tipo C. Per tale motivo è stato fatto riferimento alle dimensioni previste per strade di categoria superiore (Tipo B), per le quali si prevede, escludendo eventuali allargamenti, per rampe bidirezionali corsie di larghezza pari a 3.50 m e banchine di larghezza pari a 1.00 m (DM 19/04/2006 Tab. 9). Analogamente, per le rampe monodirezionali è stata adottata una larghezza della corsia pari a 4.00 m con banchine di ampiezza pari a 1.00 m. Per tutte le rampe è stata adottata una Velocità di Progetto pari a 40 km/h in conformità con i raggi planimetrici previsti; dal punto di vista altimetrico sono stati rispettati i vincoli imposti dal DM 19/04/2006 (Tab 8), mantenendo pendenze minime inferiori al 7% in salita e all'8% in discesa. La pendenza trasversale della piattaforma è pari a 2.50% verso l'esterno per ciascuna corsia nei tratti in rettilineo, mentre nei tratti in curva circolare è pari al 7% verso l'interno della curva per la singola corsia in caso di rampe monodirezionali e per ambedue le corsie in caso di rampe bidirezionali, come indicato dal D.M. 05/11/2001.

Il corpo stradale delle rampe monodirezionali si sviluppa prevalentemente in scavo con presenza di muri in c.a. gettato in opera per gli assi in uscita rampa nord e in entrata rampa sud, che si raccordano con le opere di sostegno esistenti sulla SP 114 (Viale Piacentini).

Per quanto riguarda gli Assi 3 e 4, la nuova Tangenziale è conforme alla categoria C1 prevista nel D.M. 05/11/2001, caratterizzata da un intervallo della velocità di progetto compreso tra 60 e 100 km/h. La piattaforma risulta costituita da due corsie di marcia oltre alle banchine. Le due corsie hanno larghezza pari a 3.75 m con banchine di larghezza pari a 1.50 m, per una larghezza complessiva della piattaforma pari a 10.50 m, esclusi gli elementi marginali.

A completamento degli elementi marginali della sezione, si prevede un arginello di ampiezza pari a 1.25 m di cui 0.75 m necessari all'installazione di dispositivi di ritenuta ove previsti. Per le scarpate si prevede una pendenza trasversale 2:1 con un primo strato di ricoprimento in terreno vegetale per uno spessore di 30 cm. Lateralmente al corpo stradale, ove necessario, si predisporranno fossi di guardia in terra di larghezza pari a 1.50 m che svolgeranno la funzione di ripristinare la continuità idraulica del reticolo superficiale minore interferito dalla nuova infrastruttura, intercettando quindi le scoline esistenti e convogliando le acque provenienti dai bacini scolanti esterni verso gli attraversamenti idraulici previsti nel progetto.

La pendenza trasversale della piattaforma è pari a 2.50% verso l'esterno per ciascuna corsia nei tratti

in rettilineo, mentre nei tratti in curva circolare è pari al 7% verso l'interno della curva per ambedue le corsie, come indicato dal D.M. 05/11/2001 per i valori di raggi di curvatura adottati nel caso in oggetto.

Il corpo stradale dell'asse principale si sviluppa totalmente in rilevato, a meno di eccezioni puntuali, con una differenza di quota tra progetto e terreno che in asse varia da un minimo di 40 cm ad un massimo di 3.20 metri in prossimità del nuovo ponte su Rio Lavacchiello:

- in particolare i rami di svincolo dalla Variante verso viale Bice Piacentini hanno una livelletta media tra 1 – 1,50 m.;
- per l'Asse 3 compreso tra le due rotatorie R1 ed R2, l'altezza rispetto al p.c. si mantiene al di sotto di 1 m;
- l'asse 4 si mantiene rialzato sempre di 1-1,50 m. sino ad un massimo di circa 2 m. in corrispondenza del pozzetto sifonato sul canale di Secchia; dall'intersezione con la via Campana la livelletta prende a salire sino a raggiungere i 3,20 m circa in corrispondenza del ponticello su Rio Lavacchiello per poi scendere rapidamente mantenendosi ad una quota non superiore ai 50 cm sul p.c. sino all'intersezione con la Via E. Fermi.

Volutamente la differenza di quota tra la nuova strada ed il p.c. è stata tenuta la più bassa possibile, ad eccezione di quei punti (intersezione con reticolo idrografico) dove le quote sono vincolate.

Il corpo stradale delle rotatorie sarà prevalentemente in rilevato, con isole centrali realizzate con materiale proveniente da scavi sotto uno spessore di 30 cm di terreno vegetale.

Per la sovrastruttura stradale della viabilità principale e relative intersezioni (inclusi i rami e le rampe di svincolo), in considerazione del volume di traffico prevedibile sia in termini di numero che di percentuale di veicoli pesanti, si prevede una pavimentazione semirigida con il seguente pacchetto di complessivi 60 cm:

- STRATO DI USURA in conglomerato bituminoso a tessitura ottimizzata di tipo dense graded antirumore di spessore 3 cm;
- STRATO DI BINDER in conglomerato bituminoso Asphalt Rubber di spessore 7 cm;
- STRATO DI BASE in conglomerato bituminoso di spessore 10 cm;
- STRATO DI FONDAZIONE in misto cementato di spessore 20 cm;
- STRATO DI FONDAZIONE in misto granulare stabilizzato con leganti naturali di spessore 20 cm.

Pista di servizio e mobilità ciclopeditone

Al fine di raggiungere agevolmente l'area interclusa tra la nuova variante stradale e la linea ferroviaria Sassuolo-Reggio Emilia è stata prevista in progetto la realizzazione di una pista di servizio/manutenzione di larghezza 4,00 m in materiale stabilizzato, che si articola in affiancamento alle due infrastrutture garantendo la piena percorrenza da via E.Fermi (SP467) fino alla Tangenziale Sud (SP114). Per garantire lo scavalco da parte della pista sulle linee d'acqua presenti sul percorso si è provveduto al prolungamento dei tombini principali ed all'inserimento di manufatti cavalcafosse per il superamento dei colatori minori.

Relativamente al possibile utilizzo della pista di servizio/manutenzione quale completamento del collegamento ciclopeditone tra il comune di Reggio Emilia e il comune di Scandiano, potenziando

anche la fruibilità dell'area oggetto dell'intervento, ed alla realizzazione di ulteriori percorsi ciclopedonali, nelle integrazioni è stato evidenziato dal Proponente che:

“Allo stato attuale gli strumenti di pianificazione, in particolare il Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2018), per il quale sono state aperte le fasi di consultazione nell'ambito del processo partecipativo, indicano le linee di indirizzo per lo sviluppo della rete di mobilità sostenibile individuando la priorità nel completamento e nel rinforzo dei principali collegamenti con le frazioni, prima fra queste il nucleo di Fogliano. La programmazione all'interno del Biciplan del completamento della Ciclovía 3, che prevede per complessivi 6.7 Km infrastrutture per la mobilità sostenibile in sede propria (percorsi ciclopedonali separati) dal confine comunale all'abitato della frazione di Fogliano e infrastrutture su carreggiata (cycle strip) lungo l'attraversamento dell'abitato della frazione, e le recenti opere attuate dal comune di Scandiano tra la frazione di Bosco e il suo centro porteranno all'attuazione di un corridoio Reggio – Scandiano di grande valore funzionale. La realizzazione della variante alla SP467R rappresenta un'opportunità importante per la qualificazione del traffico lungo la viabilità che ad oggi ha determinato in modo consistente la qualità della vita degli abitanti delle frazioni in termini di sicurezza e di salute. Il collegamento ciclopedonale in affiancamento alla strada provinciale in parte già realizzato dal Comune nel corso degli anni, rappresenta una occasione di riqualificazione del nucleo urbano la cui efficacia sarà potenziata dalla interdizione al traffico pesante di attraversamento del tratto della SP467R in corrispondenza della frazione urbana, misura proposta dalla Provincia di Reggio Emilia nell'ambito del progetto della Tangenziale di Fogliano. In fase di progettazione avanzata da parte del Comune è poi il percorso ciclopedonale lungo via A. Frank, inserito nell'intervento denominato “Connessioni sostenibili 3° Stralcio Potenziamento della rete ciclabile comunale e provinciale” e il cui cofinanziamento è stato definito da specifico accordo di programma.

Per ciò che concerne l'ambito di intervento legato alla realizzazione della Tangenziale di Fogliano, ad oggi sono state definite ed inserite nel progetto porzioni di piste di manutenzione richieste dal Consorzio di Bonifica che consentiranno di raggiungere le tratte dei canali intercluse tra la linea FER e la tangenziale. Tali tratti, previsti ad oggi in stabilizzato, potranno essere collegati in futuro dal manufatto di attraversamento del Rio Lavachiello ed implementati nel trattamento del pacchetto di sottofondo e di finitura al fine di riconfigurare il tracciato quale percorso ciclopedonale ad estensione della greenway del Rodano.”

Si evidenzia infine che la pista di manutenzione con le integrazioni progettuali è stata allontanata dalle proprietà presenti in prossimità del tracciato, e comunque qualora fosse in futuro ritenuta percorribile una scelta di conversione della pista di manutenzione attualmente prevista in una pista ciclopedonale, tale trasformazione della destinazione d'uso potrà essere attuata solo previa predisposizione, da parte dell'Amministrazione e lungo tutto il tracciato, delle opportune opere finalizzate a garantire la sicurezza della fruizione da parte degli utenti.

Opere d'arte maggiori

Le opere maggiori a servizio della nuova infrastruttura sono le seguenti:

- Opera di scavalco – Svincolo tangenziale Sud-Est

L'opera di scavalco della Tangenziale Sud-Est SP114, a servizio della nuova Tangenziale è rappresentata dal cavalcavia ubicato alla Progressiva 0+257.30 (asse 1).

Viste le caratteristiche stradali dell'asse principale nel tratto interessato dall'opera in oggetto, si prevede la realizzazione di un ponte ad un'unica campata con luce complessiva di 25.4 m. Il ponte di progetto prevede la realizzazione di un impalcato in semplice appoggio, vincolato con dispositivi di tipo elastomerico in gomma armata su entrambe le spalle; l'impalcato è previsto con travi prefabbricate in c.a.p. e soletta gettata in opera su lastre prefabbricate con fondello in calcestruzzo.

- Ponte su torrente Acque Chiare

Sul Torrente Acque Chiare è prevista l'opera di allargamento della sede stradale ubicata tra le Progressive 0+184.47 e 0+200.09 per la realizzazione del bypass della rotatoria esistente all'intersezione tra la SP 114 e la SP 467R.

Viste le caratteristiche stradali dell'asse principale nel tratto interessato dall'opera in oggetto si prevede la realizzazione di un impalcato ad un'unica campata con luce complessiva di 10.45 m. L'opera nasce con lo scopo di creare la minore interferenza possibile con il ponte idraulico esistente e con i muri andatori. Per questi ultimi saranno previste solo demolizioni localizzate.

Il ponte di progetto prevede la realizzazione di un impalcato in semplice appoggio, vincolato con dispositivi di tipo elastomerico in gomma armata su entrambe le spalle.

L'impalcato è previsto con travi prefabbricate in c.a.p. affiancate e soletta gettata in opera.

- Ponte su Rio Lavachiello (Rio di Fogliano)

Sul Rio Lavachiello (o Rio di Fogliano) è prevista la realizzazione del cavalcavia ubicato alla Progressiva 1+660.00 (asse 4).

Viste le caratteristiche stradali dell'asse principale nel tratto interessato dall'opera in oggetto si prevede la realizzazione di un ponte ad un'unica campata con luce di calcolo complessiva di 12.8 m.

Il ponte di progetto prevede la realizzazione di un impalcato in semplice appoggio, vincolato con dispositivi di tipo elastomerico in gomma armata su entrambe le spalle, con travi prefabbricate in c.a.p. e soletta gettata in opera su lastre prefabbricate con fondello in calcestruzzo.

- Sottopassi scatolari ciclopodali (allungamento opere esistenti)

Le nuove opere di allungamento degli scatolari in c.a. esistenti riguarderanno il sottopasso ciclopodale "Martiri di Cervarolo" a Nord della rotatoria esistente e il sottopasso ad Est della rotatoria esistente.

Le strutture presentano una geometria scatolare con pianta di impronta rettangolare con larghezza ed altezza interne costanti pari a 4.20 x 2.80 mxm delle medesime dimensioni strutturali degli scatolari esistenti e muri andatori nelle sezioni di uscita dal lato oggetto di intervento.

- Opere d'arte minori

Le opere d'arte minori presenti lungo il tracciato della nuova tangenziale sono:

- muri di sostegno delle rampe di svincolo;
- tombini idraulici principali;
- tombini idraulici secondari e tubazioni di continuità.

Per quanto riguarda la descrizione generale dei tombini idraulici si rimanda alla successiva descrizione della gestione delle interferenze con il reticolo idrografico.

Geologia e geotecnica

La caratterizzazione della componente suolo e sottosuolo è stata svolta analizzando i seguenti elementi:

- caratteristiche geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche;
- sismicità del territorio;
- conservazione/tutela delle acque superficiali e sotterranee ed elementi di potenziale inquinamento.

Lo studio si è basato sulle seguenti relazioni specialistiche a cui si rimanda per l'analisi di dettaglio:

- relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica;
- relazione geotecnica e sismica
- relazione di compatibilità idraulica ai sensi della DGR 1300/2016
- relazione Idrologica e Idraulica – Drenaggio e gestione delle acque di piattaforma”
- gestione delle interferenze con il reticolo idrografico

In sintesi si evidenzia che tracciato si sviluppa su terreni, appartenenti al Super sistema Emiliano Romagnolo (AES), costituiti dai depositi quaternari di origine continentale affioranti in corrispondenza del margine appenninico, e rappresentati da depositi di conoide il cui limite superiore coincide con il piano topografico.

Le indagini geognostiche rivelano, nei primi 12÷15 m, di profondità terreni di natura argillosa ed argilloso-limosa (scarsa permeabilità) con lenti sabbiose e/o limo sabbiose ricoprenti livelli con ghiaia grossolana con presenza di acqua, contenenti falde sospese, legate principalmente agli apporti meteorici.

Sotto il profilo sismico il comune di Reggio Emilia è classificato in zona 3 dalla vigente classificazione sismica nazionale (OPCM 3274/2003); la Tavola P9b - Rischio sismico - Carta dei livelli di approfondimento del PTCP della Provincia di Reggio Emilia pone l'area in studio nel II livello di approfondimento; per la progettazione del tracciato è stata eseguita una microzonazione sismica con approfondimento di III livello (Del. RER N° 2193 del 21 dicembre 2015 All. A3).

Per quanto riguarda l'Idrologia e l'idraulica si richiamano gli elementi progettuali riportati di seguito.

Idrologia e idraulica

Il tema della progettazione idraulica del nuovo tracciato stradale è affrontato negli elaborati secondo due diverse prospettive:

- la prima riguarda l'interferenza del tracciato con il reticolo idrografico esistente, e quindi con

- la necessità di assicurare il mantenimento della funzionalità dello stesso e del nuovo manufatto;
- il secondo è relativo invece alla raccolta e al trattamento delle acque di piattaforma, al fine di assicurare sia la qualità delle acque prima del loro recapito finale, che l'invarianza idraulica ovvero la necessità di non appesantire la rete di recapito, per effetto della nuova impermeabilizzazione.

Per quanto riguarda l'interferenza del tracciato con il reticolo idrografico esistente si evidenzia che il contesto in cui andrà ad inserirsi l'infrastruttura di progetto è una vasta area di pianura ad utilizzo pressoché agricolo. Il territorio oltre ad essere attraversato da alcuni corsi d'acqua naturali è caratterizzato dalla presenza di una fitta rete di canali artificiali di bonifica e di irrigazione.

Le principali interferenze idrauliche con i corsi d'acqua in capo al Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, sono 12: 6 di queste interessano corsi d'acqua primari, ossia il rio Valcavi, il rio Lavachiello, il fosso Francesca, la fossetta Fogliano, il canale di Secchia e il torrente Acquachiara; le rimanenti 6 interessano invece linee d'acqua secondarie.

A queste 12 interferenze si aggiungono ulteriori 12 interferenze con altre linee d'acqua minori, ossia fossi e scoline non censite ma presenti e interferenti con l'asse stradale e di cui occorre assicurare continuità idraulica post-operam.

Nell'elaborato *“Relazione idrologica idraulica - Gestione delle interferenze con il reticolo idrografico”* per le linee d'acqua di pertinenza del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale e per le interferenze con le fossette o scoline secondarie, per ciascuna linea d'acqua di interesse è stato indicato l'asse stradale di progetto con cui interferisce, la progressiva dell'asse stradale in cui risolvere l'interferenza e una breve descrizione di come è stato scelto di risolvere l'interferenza.

Il dimensionamento e la verifica delle opere idrauliche principali sono stati sviluppati con riferimento al tempo di ritorno 200 anni, in linea con le NTC 2018 ed in particolare con la Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP.

Le opere che sono state verificate con una modellazione idraulica di maggior dettaglio sono quelle relative agli attraversamenti idraulici che interessano rispettivamente il Rio Valcavi, il Rio Lavachiello (detto anche Rio Fogliano), il Fosso Francesca, la Fossetta di Fogliano.

Sul torrente Acquachiara è stato previsto il prolungamento, lato valle, dell'attraversamento idraulico sulla Tangenziale Sud- SP114, adottando una sezione dell'opera pari a quella esistente e verificando con una modellazione idraulica di dettaglio il grado di riempimento del manufatto di attraversamento dell'asse stradale.

Per l'attraversamento del canale di Secchia, infine, è stato necessario inserire, in analogia con l'attraversamento ferroviario esistente immediatamente a monte, un tombino a sifone con dimensioni tali da garantire il transito delle portate corrispondenti al livello di massima regolazione, assunto in questa fase, in mancanza di dati esatti, pari cautelativamente alla quota di coronamento delle arginature pensili che cingono il canale.

Nel dimensionamento delle opere idrauliche si è tenuto conto del fatto che le stesse opere potessero svolgere anche la funzione di attraversamento della fauna, ritenendo gli stessi adeguati ad accogliere animali di medie dimensioni quali anfibi e animali di medio-grandi dimensioni quali il capriolo.

La gestione delle acque della piattaforma stradale

Le acque di drenaggio della piattaforma stradale sono servite da un sistema di raccolta di tipo “chiuso” e vengono inviate, mediante collettori, ai rispettivi impianti di trattamento posti in stretta adiacenza al corpo stradale; il rilascio delle acque di piattaforma nel reticolo superficiale avviene solo a valle del trattamento all'interno di fossi di progetto che recapitano le acque trattate ai rispettivi bacini di laminazione.

In particolare il sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma è composto da:

- caditoie di raccolta delle acque di piattaforma collocate ad interasse compreso tra 15 m e 30 m;
- collettori che raccolgono l'acqua intercettata dalle caditoie e la convogliano alle vasche di trattamento. I collettori corrono sotto la piattaforma stradale, parallelamente ad essa. In corrispondenza dell'impianto, i collettori escono dalla piattaforma al piede del rilevato, ad una quota idraulicamente compatibile con il corretto funzionamento a gravità dell'impianto e del rilascio al recapito;
- impianti di trattamento per acque di prima pioggia che prevedono i trattamenti di dissabbiatura e disoleatura.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di bacini di laminazione a valle degli impianti di trattamento sopracitati.

La scelta è dettata dalla mancanza di un corpo idrico recettore con dimensioni adeguate a drenare in maniera diretta le portate in arrivo dalla rete di drenaggio delle acque meteoriche di piattaforma. Il contesto idrografico in cui andrà ad inserirsi l'infrastruttura è difatti di tipo irriguo e di bonifica con la presenza per lo più di fossi/canale di dimensioni limitate ed a ridotte pendenze.

Pertanto, al fine di garantire l'invarianza idraulica le acque della piattaforma stradale saranno raccolte in 4 bacini di laminazione e attraverso bocche opportunamente tarate verranno convogliate nei recapiti finali.

Le portate in uscita dai bacini di laminazione sono state scelte in funzione delle dimensioni e delle caratteristiche del fosso recettore rispettando le specifiche fissate dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale:

- Bacino 1 (superficie pari a 4280 mq) posto all'interno dell'area del nuovo svincolo della tangenziale Sud: il recapito è previsto in un fosso che recapita poco a valle nel Condotta Bazzarola; essendo quest'ultimo di ridotte dimensioni si è scelto di limitare la portata in uscita dal sistema di laminazione a 5 l/s/ha, prevedendo anche soluzioni tecniche per ritardare lo scarico dei volumi accumulati al termine dell'evento meteorico;
- Bacino 2 (superficie pari a 1820 mq): il fosso recettore è il Cavo Braiola, con valore di portata in uscita fissato a 10 l/s/ha;
- Bacini 3 e 4 (superficie pari a 1440 e 1240 mq): essendo i due corsi d'acqua (rispettivamente Fosso Francesca e Rio Valcavi) di dimensioni adeguate allo scarico è stata impostata una portata in uscita pari al massimo consentito dalle specifiche dettate dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, ossia 20 l/s per ogni ettaro di superficie drenata.

Il posizionamento planimetrico dei bacini di laminazione è previsto ad una distanza minima di 10 metri dal piede del rilevato ferroviario e ad una distanza minima di 5.00 metri dal ciglio dei fossi/canali esistenti.

Il dimensionamento delle opere idrauliche per le acque meteoriche di piattaforma è stato sviluppato con riferimento ai seguenti tempi di ritorno:

- collettori di drenaggio della piattaforma e interasse caditoie: TR = 25 anni;
- impianti di trattamento per le acque di prima pioggia: pioggia di riferimento pari a 5 mm in 15 min per le vasche di trattamento e TR = 25 anni per le tubazioni di adduzione, di scarico e per il sistema di by-pass della portata;
- bacini di laminazione: TR = 100 anni.

Dagli elaborati emerge infine che con la progettazione si è colta l'occasione della necessità di realizzare i bacini di laminazione per cercare, mediante un approfondimento dello scavo di 50 cm, di creare delle zone umide anche temporanee, che favoriscano la rinaturalizzazione dell'ambito. Tale intervento è stato limitato ai bacini 3 e 4 ovvero quelli posti più a sud ovvero in continuità con le aree destinate alla compensazione, mentre quelli più a nord, uno prossimo a via Anna Frank, e l'altro interno ai rami di svincolo, non sono idonei, per la posizione in cui si collocano, ad attrarre la fauna.

Interferenze

A seguito del censimento delle interferenze aeree, superficiali e sotterranee negli elaborati è stato riportato un quadro riepilogativo degli interventi previsti suddividendoli per "Ente gestore competente" (paragrafo 3.2 della "*Relazione tecnica interferenze*") indicando le modalità di risoluzione delle interferenze riscontrate.

A tale riguardo si riportano gli aspetti principali relativi alle interferenze più significative:

- Aeronautica Militare – 1^a Regione aerea

Il tracciato di progetto interferisce con l'Oleodotto Militare Parma – Ravenna DN 6" in corrispondenza dell'area individuata al mappale 135, Foglio n° 254 del catasto del Comune di Reggio Emilia.

Anche in relazione al confronto effettuato con i tecnici della società responsabile della gestione dell'impianto IGO&M S.p.a. è emerso che la soluzione tecnica da attuare per la risoluzione dell'interferenza consiste nella realizzazione in un cavallotto che unitamente alla posa di un tubo guaina garantisca la necessaria protezione meccanica della condotta medesima.

- TERNA Spa - Elettrodotto Alta Tensione

Lungo il tracciato di progetto sono presenti due elettrodotti AT gestiti da TERNA Spa:

- elettrodotto AT 132.000 Volts "Reggio Sud – Rubiera" n° 23660B1 tra i tralicci n° 3 e n° 4;
- elettrodotto AT 132.000 Volts "Reggio Sud – Rubiera" n° 23104E1 tra i tralicci n° 3 e n° 4;

In base al DM 21.03.1988 n. 449 art. 2.1.06 a), deve essere mantenuta una distanza dai conduttori al piano della strada pari ad almeno 8,98 metri; tale distanza è stata verificata mediante rilievo topografico riportando anche l'andamento altimetrico delle catenarie fornite da TERNA S.p.a.

- IRETI S.p.a.

E' stata prevista la risoluzione delle interferenze relative alle condotte idriche, alla rete del gas e alla condotta acque miste interferita.

- ENEL S.p.a.

E' stata prevista la risoluzione delle interferenze relative alle diverse linee elettriche aeree in Bassa Tensione ed alla linea elettrica interrata in Media Tensione interferita.

- TELECOM S.p.a.

E' stata prevista la risoluzione delle interferenze relative alle linee telefoniche aeree e interrate interferite.

- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale

Relativamente all'interferenza del tracciato con il reticolo idrografico esistente si rimanda alle considerazioni riportate nel precedente paragrafo *"Idrologia e idraulica"*.

- FER S.r.l.

Il corpo stradale di progetto ricade quasi interamente all'esterno della fascia di rispetto della linea Ferroviaria Reggio Emilia Sassuolo (30 m. dalla rotaia più vicina); fa eccezione un tratto del ramo di svincolo denominato Asse 1 e la connessa opera di scavalco della Tangenziale Sud-Est (SP114), che si approssima maggiormente alla linea ferroviaria, arrivando, con il piede del rilevato ad una distanza minima di 20 m circa dal binario più vicino.

A fronte della nuova configurazione planimetrica della pista di servizio, ricollocata a ridosso del rilevato stradale, essa si attesta quasi interamente al di fuori della fascia di rispetto ferroviaria, fatto salvo anche in questo caso per il tratto di scavalco della Tangenziale Sud.

Le opere stradali e non stradali (quali ad esempio bacini di laminazione e rivestimenti in pietrame del fondo di corsi d'acqua esistenti) ricadenti nella fascia di rispetto FER sono state rappresentate in una specifica planimetria.

2.B.3. Descrizione delle alternative di progetto compresa l'alternativa zero

Le alternative di tracciato analizzate, rispetto al mantenimento dell'esistente SP467 (alternativa zero che non comporta variazioni dello stato di fatto), tenuto conto anche delle richieste di integrazioni effettuate nel corso del procedimento, sono state riportate nell'elaborato integrativo *"Valutazione delle alternative progettuali"* riprendendo in parte le proposte emerse nella fase di partecipazione del Comune di Reggio Emilia svolta prima della redazione del progetto preliminare, secondo quanto di seguito sintetizzato.

Infatti, successivamente all'approvazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM) nel 2008 - nel quale

una viabilità alternativa alla SP 467R, in variante al tratto tra Reggio Emilia e Scandiano fortemente congestionato, che consentisse di aggirare i nuclei urbani di Fogliano e Due Maestà, è indicata come intervento necessario - i lavori per la scelta del tracciato per la nuova tangenziale di Fogliano e Due Maestà si sono avvalsi dell'analisi multicriteria sviluppata attraverso un percorso partecipativo svolto tra novembre 2013 e marzo 2014 tra Amministrazione Comunale, Circoscrizione Sud, Associazioni, Comitati e Cittadini. Lo scopo dell'analisi multicriteria era quello di definire gli elementi di interesse oltre a criteri che permettessero di esprimere misure confrontabili tra di loro, in modo da potere arrivare alla soluzione migliore tra le varie opzioni fattibili.

I criteri scelti per l'analisi sono stati raggruppati per analogia in macrocriteri chiamati “aspetti” secondo il seguente ordine:

- Aspetti ambientali e paesaggistici che comprendono i seguenti criteri: immissione di gas nocivi e polveri, immissione di rumori, interferenza con acque profonde, interferenza con acque superficiali, consumo di materiali terrosi, immissione di vibrazioni, dissesto geologico, flora ed ecosistema, fauna, valenza paesaggistica, interruzione di corridoi ecologici, interferenze con beni monumentali, demolizione edifici;
- Aspetti tecnici e trasportistici che comprendono i seguenti criteri: sicurezza veicoli a motore, sicurezza pedoni e ciclisti, livello di connessione con extrasistema, tempi di percorrenza, funzionalità nuova strada, decongestionamento tratte urbane;
- Aspetti economici e sociali che comprendono i seguenti criteri: costo esproprio, costo progettazione e realizzazione, costo gestione e manutenzione, modifica del valore immobiliare, consumo diretto di aree, numero di abitanti coinvolti, impatto sulle attività commerciali.

Il Tavolo di lavoro costituito nell'ambito del percorso partecipato ha analizzato sia i possibili tracciati predisposti dall'Amministrazione Comunale che i tracciati proposti dai componenti del Tavolo stesso; rispetto ai vari tracciati i componenti del Tavolo di lavoro hanno espresso osservazioni in termini di punti di forza/punti di debolezza di ciascun tracciato; complessivamente l'analisi iniziale ha riguardato 16 tracciati. Gli scenari considerati hanno incluso anche il Tracciato “0”.

Sulla base delle schede di analisi su punti di forza/punti di debolezza inviati dai partecipanti al Tavolo di lavoro relative ai 16 tracciati predisposti dagli uffici e/o presentati dai partecipanti, i tecnici dell'Amministrazione Comunale hanno predisposto 5 ipotesi di “corridoi” così individuati:

- Corridoio A: “Ferrovia Ovest” posto tra il Tracciato 0 e la ferrovia in adiacenza a quest'ultima;
- Corridoio B: “Ferrovia Est” posto tra il Tracciato 0 e la ferrovia con sottopasso di quest'ultima;
- Corridoio C: “Carcere” con rientro su Via Fermi tra Fogliano e Due Mesta ed innesto sulla rotonda esistente di Via Piacentini (Tangenziale Sud Est);
- Corridoio D: “Rodano” posto lungo l'asta del Torrente Rodano;
- Corridoio E: “Ferrovia con attacco su via Fermi” collegamento supplementare tra Via Frank e la Tangenziale Sud Est.

Il Corridoio E è stato escluso dalla successiva fase di analisi in quanto avrebbe comportato un nuovo taglio oltre a quelli della nuova e della vecchia viabilità, in una fascia di poco più di 1 km di larghezza.

Dai risultati dell'analisi multicriteria è emersa quale soluzione preferibile la “A”, seguita dalla “B” e poi dall'opzione “0”. Le soluzioni “C” e “D”, risultando peggiorative rispetto allo stato di fatto sono state ritenute sconsigliabili.

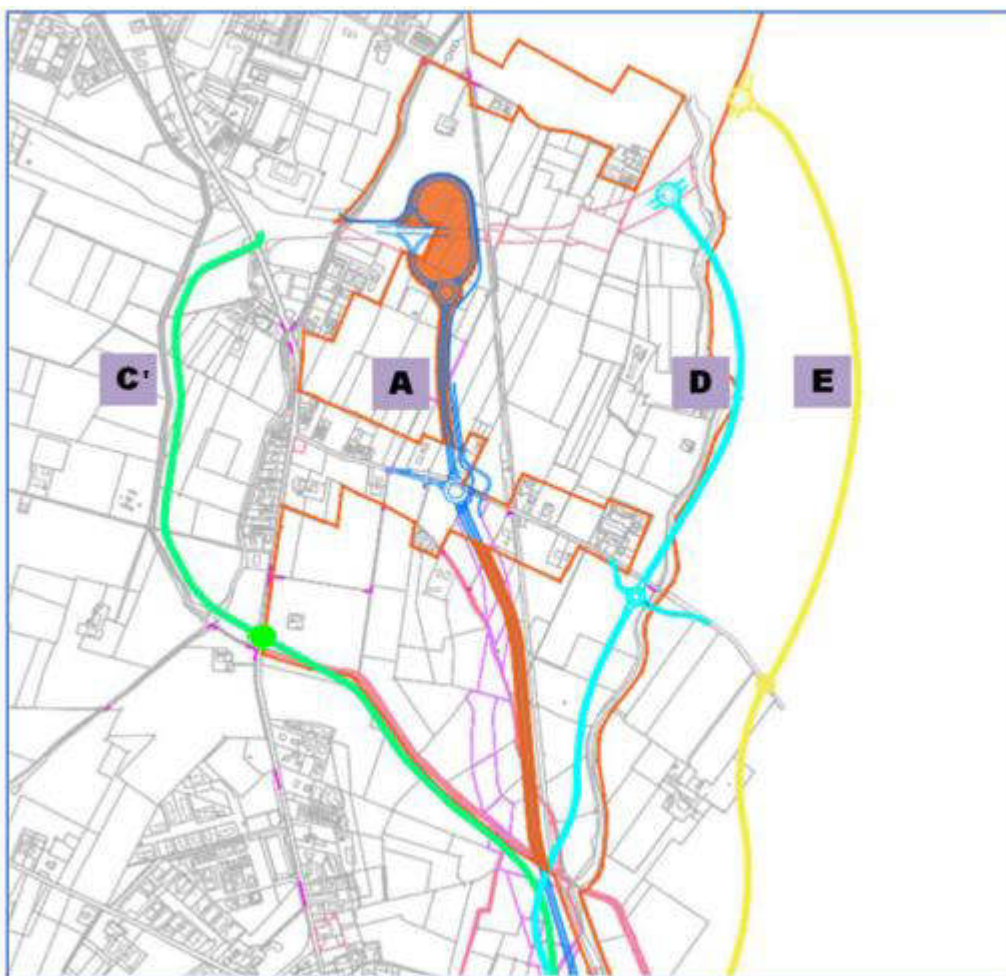
A seguito del percorso partecipato, che ha portato ad individuare il Corridoio “A” quale soluzione preferibile per la successiva progettazione del tracciato stradale, nel 2014 il Comune di Reggio Emilia ha redatto lo Studio di Fattibilità del tracciato della Tangenziale Fogliano - Due Maestà.

Con Delibera di Giunta Comunale n. 113 del 18/06/2015 il Comune di Reggio Emilia ha approvato il progetto preliminare della Tangenziale di Fogliano - Due Maestà, in variante alla SP 467R; successivamente, con Delibera di Giunta Comunale n. 63 del 19/03/2019, è stato approvato l'Accordo di Programma tra la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Reggio Emilia, finalizzato a disciplinare lo svolgimento di attività connesse alla realizzazione dell'opera, sulla base del progetto preliminare approvato dal Comune di Reggio Emilia in linea tecnica nel 2015.

Sulla scorta degli esiti del percorso partecipato è stata dunque approvata dalla Provincia di Reggio Emilia in linea tecnica con Decreto Presidenziale n. 266 del 18/12/2020 la proposta del progetto definitivo della “Tangenziale di Fogliano- Due Maestà in Comune di Reggio Emilia” che è stata sottoposta a PAUR.

Come detto nell'ambito degli elaborati di VIA - ed in particolare nell'elaborato integrativo “*Valutazione delle alternative progettuali*”, che ha considerato anche le richieste di integrazioni effettuate nel corso del procedimento - a fondamento delle valutazioni ambientali relative all'infrastruttura in esame sono riportate e valutate le alternative di tracciato analizzate, alcune delle quali riprendono ipotesi di “corridoi” considerate nella sopradescritta dell'analisi multicriteria svolta nell'ambito del percorso partecipato del 2013-2014.

In particolare - secondo quanto rappresentato nell'immagine riportante anche la perimetrazione del Sito ZSC (Zona Speciale di Conservazione) IT4030021 “Rio Rodano e fontanili di Fogliano e Ariolo” presente nell'area oggetto dell'intervento - le diverse alternative prese in esame nel SIA sono state le seguenti:



Alternativa A – (soluzione di riferimento del progetto): il tracciato si sviluppa in prossimità della linea ferroviaria (lato ovest), presenta una rotatoria con via A. Frank, per proseguire fino a connettersi con la Tangenziale esistente; è il tracciato più diretto che più si approssima alla linea ferroviaria intersecando l'area del Sito ZSC.

Questo tracciato può essere suddiviso in due tratte ciascuna con una lunghezza di circa 1,5 km:

- la tratta sud che si dirama dalla SP467 a sud di Fogliano (in prossimità del torrente Lodola) per svilupparsi verso nord in aderenza alla linea ferroviaria;
- la tratta nord, che completa il tracciato della variante, fino a raggiungere la tangenziale sud/est di Reggio.

Le alternative di percorso che riguardano la tratta nord e il posizionamento del nodo di connessione con la Tangenziale sud/est di Reggio sono:

Alternativa C': riguarda il tracciato posto più a ovest che, a nord di via Campana in prossimità del Canale di Secchia, piega verso nord/ovest fino a intersecare l'attuale tracciato della SP467 a sud di Due Maestà, con la realizzazione di una nuova rotatoria, per poi circuitare ad ovest la frazione e connettersi con la tangenziale nell'attuale rotatoria Tangenziale/Martiri di Cervarolo.

Questa alternativa è esterna in gran parte all'area del Sito ZSC che viene interferita marginalmente e per una lunghezza ridotta.

L'alternativa C', prevista a seguito della richiesta di integrazioni, risulta sostitutiva dell'alternativa C

inizialmente prevista negli elaborati originariamente presentati, in quanto l'introduzione di una soluzione a rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con l'attuale tracciato della SP467 a sud di Due Maestà dal punto di vista trasportistico è risultata migliorativa rispetto alla soluzione iniziale che prevedeva di sovra/sottopassare l'attuale tracciato della SP467.

Alternativa D: il tracciato a nord di via Campana in prossimità del Canale di Secchia piega verso nord/est, sovra/sottopassando la linea ferroviaria, per poi proseguire verso nord in prossimità del torrente Rodano, con una rotatoria prima con via A. Frank e poi con la tangenziale. Questa alternativa interseca per lunghi tratti l'area del Sito ZSC.

Alternativa E: il tracciato si stacca da quello dell'alternativa A molto più a sud delle alternative precedenti e si sviluppa ancora più ad est rispetto a quello dell'alternativa D, in modo da essere quasi totalmente esterno al limite orientale del Sito ZSC del Rio Rodano presente nell'area in esame.

Oltre alle diverse alternative di progetto negli elaborati è stata anche analizzata specificatamente l'alternativa 0, relativa allo stato di fatto, ed è stato considerato anche uno Scenario tendenziale 0 (S0), che costituisce uno scenario tendenziale in cui i flussi di traffico sono quelli proiettati all'orizzonte temporale futuro per l'analisi delle varianti di tracciato ma in assenza degli interventi infrastrutturali previsti dal progetto di variante.

Tali alternative sono state messe a confronto sia dal punto di vista trasportistico che dal punto di vista della valutazione dell'impatto ambientale e sulla salute, secondo quanto riportato successivamente nella sintesi del quadro di riferimento ambientale.

2.B.4. Descrizione delle attività di cantiere

La durata totale dei lavori della fase di cantiere è stimata in 600 giorni naturali e consecutivi e 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 40cm 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;
- realizzazione di opere a verde per compensazione ambientale.

Per la realizzazione dell'opera in oggetto è prevista la predisposizione di n.1 cantiere base e di n.2 cantieri operativi, oltre ad aree di stoccaggio provvisorio dei terreni provenienti dalle operazioni di scotico.

Il cantiere base

Il cantiere base sarà localizzato nell'area interessata dalle lavorazioni per la realizzazione dello svincolo e sarà quindi facilmente accessibile dalla Tangenziale esistente trovandosi a sud della stessa. Per far sì

che le manovre di ingresso/uscita dall'area di cantiere siano agevoli, sicure e non obblighino i mezzi di cantiere a lunghe percorrenze, non ottimali né dal punto di vista del disagio all'utenza, né per quanto riguarda gli impatti sull'ambiente, si prevede di sfruttare il tracciato delle future rampe per l'ingresso/uscita dall'area di cantiere e di sfruttare la viabilità ferroviaria in affiancamento al ponte esistente per collegare l'area del campo base con quella del campo operativo 1 e dell'area di stoccaggio del terreno di scotico poste a nord della Tangenziale esistente.

Nel cantiere base, di superficie pari a circa 2.900 mq, saranno previsti tutti gli apprestamenti necessari a realizzare le opere previste in progetto, quali per esempio aree parcheggio per mezzi di cantiere e/o visitatori, aree destinate ad officina e deposito/stoccaggio materiali.

Il campo base sarà collegato alle aree delle lavorazioni, senza la necessità di impegnare la viabilità pubblica: tutte le aree in cui dovranno essere svolte le principali lavorazioni saranno infatti accessibili o dall'area del campo base, come precedentemente descritto, oppure dalla "Rotatoria 3" (che consente alla viabilità di progetto di ricongiungersi con la Strada Provinciale 467R), con il vantaggio che non saranno impegnate le viabilità pubbliche per il transito dei mezzi di cantiere.

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 già alla fase di accantieramento la realizzazione della rotatoria 3 su via E.Fermi (SP467) e della rotatoria 2 su via A.Frank; su quest'ultima rotatoria citata sarà inibito, mediante apposita segnaletica di cantiere, l'ingresso/uscita dei mezzi di cantiere su via A.Frank che presenta dimensioni non adeguate e su cui è presente in posizione ravvicinata il passaggio a livello ferroviario a raso; la realizzazione della rotatoria 2 è pertanto necessaria e funzionale a dare continuità ai percorsi di cantiere ed a regolare in sicurezza l'interferenza tra i flussi dei veicoli transitanti su via A.Frank con l'attraversamento dei mezzi d'opera.

Al fine di delimitare le piste di cantiere e di confinare le aree che saranno interessate dai lavori, verranno predisposte durante la fase preliminare di cantierizzazione, recinzioni di cantiere in polietilene color arancio per tutto il perimetro esterno delle aree assoggettate ad esproprio definitivo e/o occupazione temporanea. Cancelli carrabili saranno previsti solo in corrispondenza dei punti di accesso prestabiliti.

I cantieri operativi

I cantieri operativi, come detto, saranno collegati al cantiere base senza la necessità di percorrere la viabilità pubblica.

Il cantiere operativo 1, che copre una superficie di circa 2.900 mq sarà localizzato nei pressi del campo base, sul lato opposto rispetto alla tangenziale esistente. Il Cantiere operativo servirà soprattutto per la realizzazione del nuovo "Scavalco Tangenziale Sud" e sarà localizzato in adiacenza anche alle aree destinate al deposito del terreno vegetale proveniente dallo scotico del piano campagna che sarà successivamente reimpiegato per la copertura vegetale dei rilevati di progetto.

Il cantiere operativo 2, che copre una superficie di circa 7.200 mq, sarà localizzato all'altro capo dell'area di intervento, nei pressi della "Rotatoria 3".

Sarà quindi facilmente collegato alla viabilità pubblica tramite la rotatoria di progetto e al cantiere base tramite il "corridoio" dove sarà realizzata la nuova viabilità: infatti, come detto, i mezzi di cantiere

potranno muoversi all'interno delle aree oggetto di lavorazioni sul sedime della futura strada, senza interferire con la viabilità pubblica.

Per quanto riguarda le dotazioni del cantiere operativo 2, saranno presenti, oltre ai necessari WC chimici previsti da normativa, delle aree di stoccaggio/deposito materiali e delle aree di parcheggio.

In uscita dai cantieri e dalle aree di lavorazione verranno predisposti due impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi posti in prossimità dell'ingresso sulla Tangenziale Sud e della rotatoria 3;

Le prime opere che si prevede di realizzare, una volta completata la predisposizione del Campo base e lo spostamento delle reti interferenti, sono quelle che garantiscono un facile accesso in sicurezza alle aree di lavorazione, quindi, lo Svincolo Tangenziale Sud-Est (per l'accessibilità del cantiere base e del Cantiere Operativo 1) e le Rotatorie 2 e 3 (per l'accessibilità del Cantiere Operativo 2). Una volta compiute queste lavorazioni preliminari le aree di cantiere risultano "isolate" dal traffico locale e, conseguentemente, tutte le lavorazioni necessarie per la costruzione delle opere potranno avvenire senza disagio per l'utenza, se si esclude il solo transito dei mezzi in ingresso/uscita dal cantiere che trasporteranno materiale e terre da cava e/o a deposito.

Per quanto riguarda le modalità di gestione delle acque reflue di cantiere, che qualora prodotte devono essere Autorizzate prima dell'attivazione dello scarico, e degli eventuali impianti di raccolta/trattamento delle stesse, negli elaborati integrativi si prevede che l'appaltatore verificherà le modalità da adottare fermo restando il rispetto della normativa ambientale di riferimento.

La realizzazione del progetto, come evidenziato dal Proponente con le integrazioni e ribadito nelle controdeduzioni alle osservazioni, avverrà per lotti (due lotti funzionali in coerenza con la disponibilità finanziaria definita negli strumenti di programmazione del Comune) e consentirà di completare l'opera e provvedere alla messa in esercizio della stessa nella sua totalità prevedendo la realizzazione dei lavori senza soluzione di continuità tra i due lotti. Pertanto il SIA e lo studio viabilistico presentato sono stati predisposti valutando esclusivamente questo scenario in considerazione della previsione del Proponente di vincolare la messa in esercizio dell'opera alla completa realizzazione della stessa fino allo svincolo di collegamento con la tangenziale Sud Est SP 114.

2.B.5. Terre rocce da scavo

Nella fase di realizzazione dell'opera si provvederà alla rimozione ed al successivo accantonamento del terreno 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.

Il terreno vegetale verrà asportato da tutte le superfici destinate a costruzioni e pavimentazioni, oltre che a scavi, riporti ed installazioni di attrezzature di cantiere, adottando modalità di scotico del terreno vegetale dalle aree di intervento che consentano di garantire il livello di fertilità preesistente, intesa non solo come dotazione di elementi nutritivi del suolo, ma in generale come "l'attitudine del suolo a produrre".

In particolare lo stoccaggio del terreno vegetale sarà effettuato prendendo tutte le precauzioni per evitare la contaminazione con materiali estranei o agenti inquinanti. Il terreno verrà accantonato avendo

cura di tenere separati strati diversi o di tipo diverso (suolo proveniente da aree coltivate, suolo forestale, suolo di prati permanenti, ecc.). I cumuli non dovranno comunque superare i 2m di altezza per 6m di larghezza di base, in modo da non danneggiarne la struttura e la fertilità. I cumuli verranno protetti dall'insediamento di vegetazione estranea e dall'erosione idrica; pertanto, si procederà subito alla semina di un miscuglio di specie foraggere con presenza di graminacee e leguminose, allo scopo di favorire la percolazione dell'acqua piovana (evitando, però, il dilavamento degli elementi fini colloidali), nonché di contenere la dispersione delle polveri.

Per la caratterizzazione dei terreni oggetto di scavo, sono stati eseguiti i campionamenti con relative analisi ambientali riportando i certificati analitici negli elaborati presentati.

I rapporti di prova delle analisi eseguite sui campioni prelevati mostrano valori rientranti nei limiti normativi, a meno di un campione in cui si rileva un superamento per il solo parametro del rame rispetto ai limiti di cui alla colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 titolo V della parte IV del D.Lgs.152/06. Pur evidenziando che suddetto superamento rientra nei valori di incertezza del metodo di rilevamento si ritiene cautelativo predisporre una campagna di monitoraggio in approfondimento.

La conferma del superamento del suddetto parametro rispetto alla colonna A ovvero il rientro dello stesso nei limiti di cui alla colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 titolo V della parte IV del D.Lgs.152/06 comporterebbe l'utilizzo delle terre non per le opere ambientali bensì per la realizzazione del rilevato stradale.

Si sottolinea che nei terreni naturali il rame è un valore spesso superiore ai limiti normativi perché legato alle pratiche agricole.

Anche sulla base della caratterizzazione ambientale delle terre è stato predisposto il bilancio relativo alla gestione dei materiali connessi con la realizzazione dell'opera in progetto, nell'ottica del rispetto privilegiando il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento.

La realizzazione del progetto in oggetto porterà alla produzione di un quantitativo di scavi complessivo di 56'313 mc (in banco) che, in riferimento ai fabbisogni dell'opera in progetto sarà suddiviso nel seguente modo:

- 55'735 mc riutilizzabili all'interno della stessa opera (rinterri, rinverdimenti, ripristini e rimodellamenti morfologici per compensazione ambientale) ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017;
- 578 mc di terreno proveniente dalla trivellazione dei pali (fatto salvo l'eventuale campionamento ed analisi ambientale in fase di cantiere che possa attestarne la sussistenza dei requisiti di qualità ambientale), oltre a 749 mc di materiale proveniente da fresature di pavimentazioni e demolizioni di c.a, verranno conferiti ad impianto di recupero da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs.152/2006.

2.C. Quadro di riferimento ambientale

Preliminarmente alla descrizione delle componenti ambientali considerate nel SIA relativa alla proposta di progetto oggetto del presente documento di PAUR, si riporta in questa sezione la sintesi delle valutazioni comparative dei possibili tracciati sotto il profilo delle valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie fatta dal Proponente.

2.C.1. Valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie delle alternative di tracciato e dell'alternativa 0

Con la presentazione delle integrazioni e dei successivi chiarimenti nell'ambito della procedura di PAUR sono stati rimodulati, tra l'altro, l'elaborato denominato "*Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato*", gli elaborati del SIA ed è stato predisposto l'elaborato specifico "*Valutazione delle alternative di tracciato*" che vengono ripresi sinteticamente nei paragrafi seguenti con riferimento specifico alle valutazioni trasportistiche e alla comparazione delle alternative di tracciato rispetto alle diverse componenti ambientali/sanitarie, considerando anche l'alternativa 0. Nelle valutazioni e comparazioni è stato infatti considerato a partire dallo stato di fatto anche uno Scenario tendenziale 0 (S0), che costituisce uno scenario tendenziale in cui i flussi di traffico sono quelli proiettati all'orizzonte temporale futuro utilizzato per l'analisi delle varianti di tracciato, ma in assenza degli interventi infrastrutturali previsti dal progetto di variante.

2.C.1.1. Valutazioni trasportistiche delle alternative di tracciato

Assetto attuale della rete stradale dell'area e analisi dei flussi veicolari

L'ambito oggetto di intervento è costituito dal quadrante posto a sud/est di Reggio Emilia e compreso tra Scandiano a sud e la Tangenziale a nord.

In questo quadrante le strade che convergono dalla zona pedemontana verso la città, costituendo la rete dei collegamenti fra la SP37 Pedemontana e la SP114 Tangenziale sud/est di Reggio, sono le seguenti:

- SP25 da Albinea
- SP87 / via Bersane
- SP7 da Pratissolo
- SP467 da Scandiano-Casalgrande
- SP52 da Scandiano
- SP66 / via Anna Frank da Arceto
- Via Compagnoni da Gavasseto.

A questi collegamenti principali si aggiunge l'asse est-ovest di via San Marco-Veneri, che collega Canali (SP25) con Fogliano (SP467).

In sintesi, l'analisi quantitativa del traffico nel quadrante in esame, per la ricostruzione dello scenario di traffico attuale è stata effettuata utilizzando le seguenti informazioni:

- i conteggi di traffico riportati nel Piano Urbano della Mobilità di Reggio Emilia;
- i conteggi di traffico e le analisi effettuate ad hoc per il progetto in esame relativi a:
 - rilievo delle manovre di svolta in corrispondenza delle intersezioni degli assi stradali con l'SP467 per l'area in esame;
 - rilievo dei flussi di transito su via A. Frank in corrispondenza dell'intersezione con la linea ferroviaria Sassuolo-Reggio Emilia e dei tempi di chiusura del passaggio a livello;
 - analisi dell'andamento del traffico durante la fascia di punta del mattino e serale oggetto del monitoraggio ;
 - analisi della composizione del traffico per categoria di veicoli (quota leggeri e pesanti);

- flussogramma delle manovre alle intersezioni nell'ora di punta del mattino;
- il rilievo della quota di traffico "passante" sulla SP467 a Fogliano, al fine di individuare la quota di veicoli che effettuano l'intero attraversamento di Fogliano (veicoli che presumibilmente utilizzeranno la prevista variante) ;
- l'acquisizione/elaborazione dei tempi di percorrenza su vari itinerari di collegamento fra la Pedemontana e la Tangenziale sud/est.

Il funzionamento della rete viabilistica dell'area in esame è stato riprodotto con un modello matematico di simulazione; nello specifico è stato utilizzato un modello di simulazione dinamica multiscala basato sul software Dynameq, prodotto da INRO Montreal/Canada.

Nel modello è stata ricostruita la rete stradale dell'ambito oggetto di analisi, mentre le matrici di domanda di mobilità per l'ora di punta del mattino (7:45-8:45) sono state ricostruite in base ai rilievi effettuati nelle sezioni che costituiscono i principali nodi di traffico della rete in esame ed alla quota di traffico di attraversamento dell'abitato di Fogliano sulla SP467.

E' stata inoltre effettuata una stima del traffico generato dai residenti prevedendo nell'ora di punta del mattino un numero di 57 veicoli da Due Maestà e di 480 veicoli da Fogliano.

Il modello è stato validato analizzando le differenze tra i flussi reali registrati durante i rilievi sul campo e i flussi stimati dalla simulazione, che ha mostrato un'ottima correlazione, indicando la buona affidabilità del modello relativamente alla riproduzione dello stato di fatto, sia per quanto riguarda i flussi che le velocità sui singoli tratti di rete.

Al fine di valutare il raggiungimento dell'obiettivo principale perseguito nel proporre la variante oggetto di studio, cioè la riduzione dei flussi di attraversamento che quotidianamente interessano l'abitato di Fogliano e gli altri addensamenti insediativi presenti lungo la SP467, sono stati riportati e analizzati:

- flussogramma dell'ora di punta del mattino riportante in etichetta i flussi veicolari (espressi in veicoli/ora) e in colore il grado di congestione (espresso come rapporto fra velocità media e velocità a deflusso libero);
- flussogramma di dettaglio della rotatoria fra SP467 e Tangenziale sud/est di Reggio Emilia;
- tabella degli indicatori estratti direttamente dal modello di simulazione contenente:
 - i flussi totali di veicoli in transito sugli archi stradali
 - i veicoli*km, cioè le percorrenze totali dei veicoli sulla rete nell'ora di punta del mattino;
 - i veicoli*ora, cioè la quantità totale di tempo che i veicoli spendono sulla rete sempre nell'ora di punta del mattino: a parità di domanda può essere considerato come un indicatore di efficienza;
 - la velocità media dei veicoli.

Questi indicatori sono stati presentati per asse stradale: SP467, Variante e traverse, e singola tratta in cui è stata suddivisa la rete.

Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato e dell'alternativa 0

Per l'analisi trasportistica delle alternative di tracciato descritte nel paragrafo "2.B.3 Descrizione delle alternative di progetto compresa l'alternativa zero" è stato anzitutto evidenziato nello specifico che:

- il nodo di connessione fra variante in esame e la tangenziale sud/est è configurato:
 - a due livelli nella soluzione A, data la vicinanza del nodo alla rotatoria esistente e al sottopasso alla ferrovia, con corsie di ingresso/uscita per ciascuna semicarreggiata della tangenziale; si evidenzia come tale soluzione, sfruttando il fatto che la tangenziale esistente è nel tratto in esame, in trincea, è possibile realizzare un'intersezione a livelli sfalsati con livelletta dei rami di svincolo pressoché a raso rispetto al piano campagna circostante. Ad una minore "invasività" sul piano visivo corrisponde una maggiore occupazione di suolo rispetto alle intersezioni a rotatoria previste per le alternative in esame;
 - a rotatoria nella soluzione C, con previsto riassetto della rotatoria esistente; a tale riguardo è stato precisato che la realizzazione di un quinto braccio nella rotatoria esistente è difficilmente compatibile, considerando l'attuale geometria, con la normativa di riferimento (D.M. 19/04/2006). Risulterebbe necessario riconfigurare l'intera intersezione, in maniera radicale, rinunciando al vantaggio di innestarsi su una rotatoria esistente;
 - a rotatoria nelle soluzioni D e E.
 Per i tracciati D ed E è stato evidenziato che entrambi intersecano l'infrastruttura ferroviaria, il Rio Rodano e altri canali rilevanti. Essendo l'ambito interessato da scenari di pericolosità connessi al reticolo secondario collinare e montano, rappresentato dal torrente Rodano, risulta necessario procedere con la realizzazione di un sovrappasso ferroviario e quindi con un'opera di scavalco anche dei corsi d'acqua interferiti. Considerando che l'altezza minima all'intradosso non deve risultare inferiore ai 5,35 m. dal piano del ferro, ne consegue che debbano essere realizzati dei viadotti in cui piano dell'impalcato è prossimo ai 10 m. rispetto al p.c. circostante, con conseguente lunghezza dei rilevati di approccio di diverse centinaia di metri.
- nello scenario futuro, in tutte le alternative si prevedono inoltre altri due interventi:
 - la realizzazione nella rotatoria SP467/Tangenziale di una corsia di svolta a destra continua dal ramo est a quello nord (centro città), analoga a quella attualmente presente da sud a est, al fine di ridurre i livelli di congestione esistenti in questo nodo;
 - il divieto di transito ai mezzi pesanti applicato lungo la provinciale nella tratta tra la tangenziale sud di Reggio e l'intersezione con la SP87, eccetto per coloro che effettuano servizio di carico- scarico a Due Maestà o Fogliano, obbligando dunque gli altri veicoli pesanti ad utilizzare la nuova variante.
- è stata presa in esame dal punto di vista trasportistico anche una variante all'Alternativa A, denominata Alternativa A', che prevede oltre alla realizzazione del tracciato A la realizzazione anche di una connessione intermedia fra la SP467 e la variante, collocata a circa 350 m a sud dell'intersezione SP467/Veneri, che è un tratto di viabilità di adduzione non compresa nel progetto definitivo dell'opera ma che è un intervento che potrebbe essere realizzato anche in una seconda fase, dopo la messa in funzione del tracciato della variante in progetto.

La valutazione trasportistica partendo da una ricognizione sull'assetto dell'attuale rete stradale e sulla

base di dati relativi ai flussi veicolari, secondo quanto descritto al paragrafo precedente, è pervenuta alla ricostruzione dello stato di fatto del traffico sulla rete e all'implementazione di un modello di simulazione dinamica di tutta la rete oggetto di analisi, attraverso il quale sono stati desunti i principali parametri trasportistici da mettere a confronto con quelli ottenuti per ciascuna alternativa considerata nello scenario futuro.

In particolare per l'analisi comparativa nello studio del traffico è stato considerato, oltre allo stato di fatto, anche uno Scenario tendenziale 0 (S0), così come precedentemente definito.

Per quanto riguarda la stima dell'andamento futuro della domanda di mobilità da assumere nella valutazione delle alternative lo studio si è basato su due fattori:

- le stime di traffico previste dal PUMS di Reggio Emilia, riprese a loro volta dalle stime del PRIT, che prevedono i tassi di crescita nei prossimi dieci anni;
- il rinforzo del “corridoio” stradale costituito dalla SP467 e dalla prevista variante, che comporterà una crescita del traffico sopra media su questi itinerari; infatti, la riduzione degli attuali vincoli di deflusso lungo il corridoio e la conseguente maggiore attrattività di questo rispetto agli altri collegamenti fra la Pedemontana e la Tangenziale sud/est porterà ad una crescita specifica dei flussi transitanti nel “corridoio”; l'incremento medio del traffico interessante l'area in esame è stato stimato al 3,3%.

Inoltre, nella valutazione è stata inserita una elasticità nella scelta degli automobilisti fra i percorsi tra la Pedemontana e la Tangenziale sud/est, permettendo di valutare quale alternativa di percorso della Variante in esame comporta maggiore carico o scarico della SP467 e di via A. Frank.

La valutazione comparativa fra le alternative della Variante (A, C', D e E) e fra queste e lo stato di fatto (SDF) e lo scenario tendenziale (S0), è stata sviluppata nello Studio trasportistico con l'impiego del modello e degli indicatori già utilizzati per la ricostruzione dello scenario attuale (ante operam), in modo tale che fosse possibile effettuare un confronto omogeneo tra i risultati ottenuti.

In sintesi dal punto di vista trasportistico sulla base delle valutazioni effettuate emergono le seguenti conclusioni che hanno portato ad indicare l'alternativa A quale soluzione di riferimento del progetto:

- l'analisi dello scenario tendenziale (S0) evidenzia come il mantenimento delle infrastrutture attuali considerando l'incremento di traffico futuro comporta situazioni di estrema congestione del traffico, in particolare alla rotatoria tra la SP467 e la tangenziale sud di Reggio Emilia;
- confrontando le alternative prese in esame, in termini di reindirizzamento del traffico dal tracciato esistente della SP467 alla nuova Variante, la soluzione A, risulta preferibile rispetto a tutte le altre; infatti la riduzione dei flussi sul tracciato storico della SP 467R nell'ora di punta del mattino, rispetto allo scenario tendenziale (S0), risulta mediamente del 55% nel caso dell'Alternativa A, a fronte di riduzioni del 40%, 38% e 37,5% circa rispettivamente per le alternative C', D e E;
- la soluzione A permetterà una riduzione dei flussi su tutte le tratte del tracciato storico della SP467 che varia fra il 50% ed il 70%, ben superiori a quelle dell'alternativa C', mentre le soluzioni D e E comportano riduzioni più contenute e più disomogenee lungo il percorso;
- l'alternativa C' risulta decisamente meno performante delle altre soluzioni, per due motivi:
 - la Variante non “raccolge” i flussi provenienti da via A. Frank, dato che manca il nodo di connessione con questa strada;

- la rotatoria SP467/Tangenziale, già attualmente critica, diventa ancora più congestionata fino a bloccarsi completamente con l'aggiunta del quinto ramo relativo alla tratta terminale della nuova Variante. Tale blocco causa risalite di coda consistenti sulla tangenziale, sulla provinciale e sulla variante, paralizzando di fatto il traffico nell'area;
- nelle alternative D e E l'itinerario della variante funziona più come nuovo collegamento extraurbano fra la zona di Montanara/Bosco e la Tangenziale sud/est (verso la via Emilia), che non come alternativa al tracciato della SP467, che beneficia di una riduzione di traffico limitato al 35÷40%;
- un altro beneficio rilevante del progetto di variante è quello della riduzione dei tempi complessivi di percorrenza sulla rete (espressi in termini di veic*ora) dell'ambito oggetto di analisi; anche in questo caso la soluzione A (con una riduzione del 19,4% rispetto allo stato di fatto) risulta decisamente preferibile rispetto alle soluzioni D e E (che presentano incrementi rispettivamente del 1,2% e 1,3%). La soluzione C' presenta un incremento del 16%; inoltre la velocizzazione del traffico nella soluzione A rispetto allo stato di fatto e allo scenario tendenziale (S0) si nota in tutte le componenti della rete (SP467, Variante, tangenziale Sud/Est, resto della rete) mentre tale effetto di fluidificazione generale non si riscontra nelle altre soluzioni alternative di tracciato;

Come sopraindicato lo studio trasportistico ha preso in esame anche una variante all'Alternativa A, denominata Alternativa A', che potrebbe essere realizzata anche in una seconda fase, dopo la messa in funzione del tracciato della tangenziale, completando la maglia stradale nel corridoio in esame e portando ulteriori benefici in termini di riduzione dei flussi sulla SP467.

Infatti confrontando le alternative A e A' sulla base del reindirizzamento del traffico dal tracciato esistente della SP467 alla nuova Variante, la soluzione A' risulta ulteriormente efficiente in termini di redistribuzione di traffico tra il tracciato esistente e la nuova tangenziale (e conseguente riduzione di traffico su via Fermi) rispetto alla soluzione A; infatti la quota di traffico sul nuovo tracciato - rispetto al totale dei flussi sul corridoio, considerando l'indicatore "veicoli*km" - è pari al 71% nella soluzione A', a fronte del 58% nella soluzione A, così come evidenziato dal Proponente negli elaborati iniziali presentati e confermato con le proprie risposte ai chiarimenti richiesti.

Tenuto conto che l'alternativa A è stata scelta quale soluzione di riferimento del progetto, negli elaborati sono state anche analizzate specificatamente le potenziali criticità, evidenziate nella relazione trasportistica, dovute al fatto che la rotonda 2 (posta nell'intersezione con via A. Frank) è collocata in prossimità del passaggio a livello posto sul lato Est dell'intersezione sono state considerate e risolte con la progettazione della rotonda stessa.

In particolare, secondo quanto emerge dal progetto, dalla relazione trasportistica e dalle successive integrazioni la vicinanza della nuova rotatoria al passaggio a livello potrebbe produrre due effetti negativi:

- i flussi provenienti da Scandiano per Via A. Frank potrebbero accodarsi in accesso alla rotatoria formando una coda in risalita fino alla sede ferroviaria; questo provocherebbe una situazione di pericolo al concomitante approssimarsi del treno;
- i flussi uscenti dalla rotatoria verso Scandiano in caso di chiusura del passaggio a livello

potrebbero formare una coda in risalita fino alla rotatoria stessa.

Per risolvere e mitigare questi effetti si è optato per una rotatoria di tipo convenzionale dal Diametro Esterno pari a 50 m.

Infatti dalle integrazioni emerge che la maggior criticità potenziale sarebbe quella relativa all'orario di punta del mattino, nel quale è più consistente il flusso su via Anna Frank da sud/est e che riguarderebbe il funzionamento in sicurezza del passaggio a livello. Il modello di simulazione dinamica, applicato alla valutazione del tracciato, esclude il formarsi di accodamenti su via Anna Frank in accesso alla rotatoria con la nuova variante tali da risalire fino all'attraversamento della linea ferroviaria, risultato confermato anche dall'ulteriore verifica effettuata mediante la formulazione Bovy; non risulta pertanto necessario prevedere interventi specifici per ridurre le potenziali criticità sopracitate.

In ogni caso sarà prevista la futura realizzazione di un sottopasso ferroviario lungo via A. Frank in corrispondenza dell'esistente passaggio a livello; pertanto la rotatoria di progetto è posta a 110 m di distanza dalla linea ferroviaria, è stato predisposto uno specifico elaborato grafico, con il profilo altimetrico, finalizzato a confermare la fattibilità del sottopasso prevedendo una rampa di risalita con pendenza e sviluppo conformi alla normativa.

2.C.1.2. Emissione di inquinanti atmosferici e popolazione esposta

Relativamente al tema della qualità dell'aria la valutazione delle alternative di progetto è stata fatta, per tutti gli scenari considerati, sia confrontando le emissioni complessive di inquinanti (NO_x, PM₁₀ e PM_{2,5}) della rete stradale dell'ambito di studio e le sole emissioni dell'attuale SP 467R, sia calcolando la popolazione esposta.

In particolare, partendo dalle simulazioni di traffico nell'ora di punta della mattina, effettuate nello studio trasportistico, è stato possibile calcolare i flussi di traffico veicolare giornalieri negli scenari tendenziale e futuro per le diverse alternative di tracciato; a tal fine, ad integrazione dei dati rilevati mediante specifici rilievi di traffico nel mese di ottobre 2020, è stata utilizzata un'elaborazione sui flussi veicolari provenienti dal sistema di monitoraggio MTS della Regione Emilia- Romagna, riferiti al mese di ottobre 2019, periodo nel quale non era ancora presente la pandemia da Covid-19 e non erano presenti limitazioni al movimento delle persone sul territorio nazionale.

Le elaborazioni hanno consentito di ottenere i valori relativi ai flussi veicolari, riferiti al periodo diurno (6-22) e al periodo notturno (22-6), relativi:

- allo stato di fatto;
- allo scenario tendenziale (S0), in cui, come detto, i flussi di traffico sono quelli proiettati all'orizzonte futuro utilizzato per l'analisi delle alternative di tracciato ma in assenza degli interventi infrastrutturali;
- all'alternativa A;
- all'alternativa C';
- all'alternativa D;
- all'alternativa E.

Per lo scenario tendenziale e ogni alternativa di progetto sono state calcolate le emissioni degli inquinanti più critici per il PAIR 2020 con il software TREFIC, utilizzando lo stesso parco veicolare

(PAIR 2020) nell'ambito di studio.

Secondo quanto emerge dalla valutazione dei risultati riportati nelle tabelle seguenti:

| SCENARIO | TEND | PROGETTO A | PROGETTO C | PROGETTO D | PROGETTO E |
|----------------------------|------|------------|------------|------------|------------|
| NOx (kg/ h media giorno) | 3,75 | 3,36 | 3,79 | 3,84 | 3,73 |
| PM10 (kg/ h media giorno) | 2,04 | 2,07 | 3,25 | 3,35 | 3,36 |
| PM2.5 (kg/ h media giorno) | 0,66 | 0,65 | 0,96 | 0,97 | 0,97 |

| | TEND-progetto A | | TEND-progetto C | | TEND-progetto D | | TEND-progetto E | |
|----------------------------|-----------------|------|-----------------|-----|-----------------|-----|-----------------|-----|
| NOx (kg/ h media giorno) | -0,38 | -10% | 0,04 | 1% | 0,09 | 2% | -0,02 | -1% |
| PM10 (kg/ h media giorno) | 0,03 | 1% | 1,20 | 59% | 1,31 | 64% | 1,31 | 64% |
| PM2.5 (kg/ h media giorno) | -0,02 | -3% | 0,29 | 44% | 0,31 | 47% | 0,31 | 47% |

- le emissioni di inquinanti per lo scenario tendenziale e le singole alternative, e il confronto in termini di differenze assolute e percentuali di inquinanti emessi rispetto allo scenario tendenziale, evidenziano per l'ambito di studio considerato come l'alternativa A sia la migliore;

| SCENARIO | TEND | PROGETTO A | PROGETTO C | PROGETTO D | PROGETTO E |
|----------------------------|------|------------|------------|------------|------------|
| NOx (kg/ h media giorno) | 1,11 | 0,37 | 0,62 | 0,53 | 0,55 |
| PM10 (kg/ h media giorno) | 0,54 | 0,20 | 0,46 | 0,46 | 0,46 |
| PM2.5 (kg/ h media giorno) | 0,18 | 0,07 | 0,15 | 0,13 | 0,14 |

| | TEND-progetto A | | TEND-progetto C | | TEND-progetto D | | TEND-progetto E | |
|----------------------------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|------|
| NOx (kg/ h media giorno) | -0,74 | -67% | -0,49 | -44% | -0,58 | -52% | -0,56 | -50% |
| PM10 (kg/ h media giorno) | -0,34 | -63% | -0,08 | -15% | -0,08 | -15% | -0,08 | -15% |
| PM2.5 (kg/ h media giorno) | -0,11 | -61% | -0,03 | -17% | -0,05 | -28% | -0,04 | -22% |

- le emissioni di inquinanti per lo scenario tendenziale e per le singole alternative, e il confronto in termini di differenze assolute e percentuali di inquinanti emessi rispetto allo scenario tendenziale, considerando la sola strada storica (SP467), evidenziano come l'alternativa A sia la migliore.

Per quanto riguarda invece l'impatto sulla salute, per l'analisi della popolazione residente esposta agli inquinanti atmosferici nelle differenti alternative di progetto sono stati utilizzati dati cartografici analizzati tramite software GIS.

Il programma utilizzato (TREFIC di ARIA-NET) ha permesso di interpolare e incrociare differenti layers, come gli edifici con popolazione residente, il grafo stradale (differente nei vari scenari), e gli inquinanti diffusi dal traffico circolante in termini di Kg/h emessi, descritti precedentemente.

In particolare, la metodologia usata è stata la seguente:

- si è scelto il grafo stradale tipico dello scenario analizzato, in formato shp file e opportunamente georeferenziato; tale layer porta con sé il dato degli inquinanti (NO_x, PM₁₀ e PM_{2,5});
- tramite il layer degli edifici, che ha al suo interno il numero di popolazione residente si è calcolato un buffer di 100m rispetto ad ogni singolo poligono rappresentante l'edificio e considerato come massima area di incidenza degli inquinanti;
- il grafo stradale è stato quindi "splittato" da ogni singolo buffer intersecante, ricalcolata la lunghezza risultante dei nuovi archi e conseguentemente i valori degli inquinanti;
- tramite procedure di "intersect e spatial join" sono stati quindi calcolati i valori di inquinanti incidenti su ogni singolo buffer (edificio);
- al fine di una comprensibile rappresentazione, sono state poi definite delle classi di emissione per inquinante, e sommato, per ognuna di essa, il numero di popolazione esposta.

I valori ottenuti sono stati riportati in diverse tabelle, di cui alcune vengono riportate nel seguito, con la suddivisione per tipologia di inquinante e per scenario analizzato; le classi di inquinante possono differire da un inquinante all'altro ma rimangono le stesse per ogni specifico inquinante nei differenti scenari. Tutti gli inquinanti analizzati sono espressi in termini di gr/h.

Tabelle relative alla percentuale di popolazione esposta ai diversi inquinanti (suddivisa per classe di emissione) per lo scenario tendenziale e le alternative di progetto.

| NO _x | | | | | |
|------------------------|--------|----------|----------|----------|----------|
| CLASSE INQUINANTE gr/h | TEND % | PROG A % | PROG C % | PROG D % | PROG E % |
| <10 | 3,05% | 13,9 | 5,8 | 13,3 | 11,5 |
| 10-30 | 12,5% | 71,1 | 38,0 | 47,1 | 49,3 |
| 30-60 | 38,6% | 15,0 | 44,2 | 31,4 | 30,1 |
| 60-90 | 33,6% | 0,0 | 11,7 | 8,1 | 9,1 |
| >90 | 12,3% | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,0 |

| PM ₁₀ | | | | | |
|------------------------|--------|----------|----------|----------|----------|
| CLASSE INQUINANTE gr/h | TEND % | PROG A % | PROG C % | PROG D % | PROG E % |
| <10 | 10,9% | 31,3 | 9,5 | 15,1 | 13,4 |
| 10-20 | 9,0% | 66,9 | 19,5 | 18,6 | 16,2 |
| 20-30 | 26,9% | 1,8 | 36,3 | 48,2 | 45,3 |
| 30-40 | 43,1% | 0,00 | 26,0 | 8,2 | 14,1 |
| >40 | 10,1% | 0,00 | 8,6 | 9,9 | 11,0 |

| PM2,5 | | | | | |
|------------------------|--------|----------|----------|----------|----------|
| CLASSE INQUINANTE gr/h | TEND % | PROG A % | PROG C % | PROG D % | PROG E % |
| <2,5 | 5,1% | 18,3 | 5,8 | 12,6 | 10,6 |
| 2,5-5 | 10,4% | 66,9 | 15,6 | 15,1 | 12,5 |
| 5-10 | 37,9% | 14,8 | 54,9 | 60,4 | 62,9 |
| 10-15 | 39,1% | 0,00 | 16,3 | 5,4 | 6,6 |
| >15 | 7,6% | 0,00 | 7,4 | 6,5 | 7,5 |

Tabelle relative al confronto della popolazione esposta (n. residenti) tra lo scenario tendenziale e le alternative di progetto.

| NOx | | | | |
|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| CLASSE INQUINANTE gr/h | TEND-progetto A | TEND-progetto C | TEND-progetto D | TEND-progetto E |
| <10 | 122 | 33 | 130 | 106 |
| 10-30 | 659 | 299 | 440 | 462 |
| 30-60 | -250 | 87 | -34 | -53 |
| 60-90 | -364 | -230 | -265 | -254 |
| >90 | -133 | -130 | -133 | -133 |

| PM10 | | | | |
|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| CLASSE INQUINANTE gr/h | TEND-progetto A | TEND-progetto C | TEND-progetto D | TEND-progetto E |
| <10 | 317 | 76 | 152 | 114 |
| 10-20 | 612 | 88 | 92 | 43 |
| 20-30 | -398 | -3 | 170 | 80 |
| 30-40 | -364 | -67 | -264 | -209 |
| >40 | -133 | -35 | -12 | -12 |

| PM2,5 | | | | |
|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| CLASSE INQUINANTE gr/h | TEND-progetto A | TEND-progetto C | TEND-progetto D | TEND-progetto E |
| <2,5 | 172 | 33 | 121 | 83 |
| 2,5-5 | 612 | 44 | 50 | 2 |
| 5-10 | -253 | 209 | 319 | 273 |
| 10-15 | -364 | -178 | -298 | -292 |
| >15 | -133 | -49 | -54 | -50 |

Negli elaborati, a commento delle tabelle soprariportate, viene evidenziato come l'alternativa A sia la meno impattante in termini di popolazione esposta agli inquinanti atmosferici. Per tutti e tre gli

inquinanti analizzati infatti, la gran parte dei residenti si colloca nelle prime due classi ossia quelle dove la quantità emessa nel tempo è minore. Inoltre, nello scenario A, non sussistono residenti nei range di inquinanti maggiori; risultato che è invece riscontrato in quasi tutti gli altri scenari analizzati.

In conclusione l'alternativa A risulta la migliore sia in termini di emissioni complessive nell'ambito di studio, sia come emissioni della strada attuale (SP467) sia come popolazione esposta.

2.C.1.3. Impatto acustico e popolazione esposta

Per la valutazione dell'impatto acustico e della popolazione esposta, per le varie alternative di tracciato sono stati confrontati tra loro i livelli sonori in corrispondenza dei diversi edifici e la popolazione esposta a determinati livelli di rumore tramite il software di simulazione LIMA.

In particolare per consentire un rapido raffronto tra lo scenario tendenziale e le diverse alternative di progetto sono state individuate due soglie rispetto alle quali determinare la popolazione esposta:

- 50 dB(A) periodo diurno;
- 40 dB(A) periodo notturno;

I dati di input sia in termini di traffico che di popolazione esposta sono stati gli stessi utilizzati per l'inquinamento atmosferico.

Per realizzare i confronti tra lo scenario tendenziale e le diverse alternative è stata considerata l'area contenuta nell'involuppo dei buffer di ampiezza pari a 250 m. degli assi stradali considerati (SP467R, Alternative di Progetto ovvero tracciati A, C', D ed E, e Tangenziale Bice Piacentini).

I risultati delle analisi effettuate sono riportate nelle seguenti tabelle:

Tabella relativa all'esposizione della popolazione (n. residenti) ai differenti livelli sonori per gli scenari futuri.

| Livelli sonori medi per edificio dB(A) | | TEND "0" | PROG A | PROG C' | PROG D | PROG E |
|-------------------------------------------|------|----------|--------|---------|--------|--------|
| Periodo Diurno 6-22 | ≤ 50 | 1.249 | 1.331 | 1.194 | 1.313 | 1.415 |
| | > 50 | 1.467 | 1.385 | 1.522 | 1.403 | 1.301 |
| Periodo Notturno 22-6 | ≤ 40 | 1.271 | 1.328 | 1.251 | 1.321 | 1.390 |
| | > 40 | 1.445 | 1.388 | 1.465 | 1.395 | 1.326 |

Tabella relativa alla variazione percentuale della popolazione esposta ai differenti livelli sonori per le diverse alternative progettuali: confronto con lo scenario tendenziale "0".

| Livelli sonori medi per edificio dB(A) | | PROG A % | PROG C' % | PROG D % | PROG E % |
|-------------------------------------------|------|----------|-----------|----------|----------|
| Periodo Diurno 6-22 | ≤ 50 | 6,6% | -4,4% | 5,1% | 13,3% |
| | > 50 | -5,6% | 3,7% | -4,4% | -11,3% |
| Periodo Notturno 22-6 | ≤ 40 | 4,5% | -1,6% | 3,9% | 9,4% |
| | > 40 | -3,9% | 1,4% | -3,5% | -8,2% |

In conclusione dalle tabelle sopra riportate emerge come il tracciato E è quello rispetto al quale risulta che la popolazione esposta a livelli sonori inferiori ai 50 dB(A) è maggiore rispetto agli altri scenari alternativi, seguito dall'A e dal D, mentre per il tracciato C' sia hanno dei peggioramenti rispetto allo scenario tendenziale.

2.C.1.4. Disturbo da vibrazioni e salute pubblica

Dagli elaborati emerge come le numerose indagini condotte lungo la rete autostradale italiana, di cui sono stati riportati estratti, hanno evidenziato come in fase di esercizio non si verificano mai situazioni di superamento dei limiti di riferimento per il disturbo alla popolazione.

Gli impatti previsti per l'intervento in studio potranno verificarsi solo in occasione dell'esecuzione delle lavorazioni, esclusivamente diurne, che comportano immissione di vibrazioni nel terreno, in particolare gli scavi e la realizzazione di micropali.

L'estensione delle aree di impatto è limitata a circa 30m dalla sede delle lavorazioni. e per loro natura tali impatti sono di natura temporanea e limitata, in quanto la durata di tali lavorazioni è generalmente di pochi giorni.

2.C.1.5. Incidentalità e salute pubblica

Per la valutazione dell'incidentalità sulla SP 467R sono stati riportati negli elaborati i dati relativi alla localizzazione di tutti gli eventi incidentali avvenuti nel periodo 2010-2018 ed il numero di morti e feriti causati da incidenti stradali nei diversi anni del periodo d'analisi.

Tale analisi, che evidenzia la criticità della SP storica, conferma quanto evidenziato dal PRIT 2025 nel quale è riportato per il territorio delle province emiliane il parametro "Costi sociali per km", parametro che misura il livello di rischio incidentale sulle singole strade calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/09/2012, n. 189: il dato relativo alla SP 467R evidenzia come tale asse sia nella classe più elevata.

Rispetto alla realizzazione della variante al tracciato storico viene evidenziato come questo consentirà di riqualificare l'asse della SP 467R facendone un asse portante della mobilità dolce (superciclabile), determinando una riduzione dell'incidentalità.

Per quanto riguarda le alternative di progetto si evidenzia invece come la maggior riduzione dell'incidentalità sulla SP 467R possa essere associata all'alternativa A in quanto tale alternativa riduce

in modo più consistente rispetto agli altri il traffico sulla SP 467R.

2.C.1.6. Verde, paesaggio e ecosistemi

L'analisi è stata svolta considerando la sensibilità del territorio in base ai vincoli e alle tutele esistenti sulle aree interessate dalle alternative progettuali, in riferimento al PSC comunale vigente, ed alla cartografia della Rete Natura 2000 per la specifica tematica degli habitat tutelati.

Rete Natura 2000: perimetro Sito e habitat tutelati

| | TRACCIATI* | | | |
|-----------------------------------|------------|-------|-------|-------|
| | A | C' | D | E |
| Estensione (m) | 3.150 | 3.450 | 3.200 | 3.400 |
| INTERFERENZE (m) | | | | |
| RETE NATURA 2000 | | | | |
| AREA ZSC | 1.500 | 99 | 1.100 | 26 |
| Habitat 3150 - Laghi eutrofici | - | - | - | - |
| Habitat 6510 - Praterie magre | - | - | 279 | - |
| Habitat 92A0 - Foreste a galleria | - | - | 85 | - |

*: le lunghezze utilizzate non considerano svincoli, rotatorie e braccetti di collegamento.

Rispetto alla tabella sopra riportata è stato evidenziato che:

- tutti i tracciati confrontati interessano il Sito ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo;
- i tracciati C' ed E lo interessano marginalmente: in particolare, il tracciato E in maniera assolutamente marginale per soli 26 m in corrispondenza dell'innesto a rotatoria sulla Tangenziale (viale O. Piacentini); il tracciato C' per 99 m, in corrispondenza dell'intersezione con la via Fermi e in canale di Secchia;
- gli altri due tracciati (A e D) interessano il Sito attraversandone porzioni più ampie:
 - il tracciato A, parallelo e prossimo alla ferrovia esistente, attraversa centralmente la parte meridionale del Sito, interessando per circa 1.5 km prevalentemente aree agricole coltivate (comprese alcune tessere a prato stabile, in parte assimilabili all'habitat di interesse comunitario 6510), senza interessare direttamente alcun habitat di interesse comunitario perimetrato;
 - il tracciato D, che piega ad est scavalcando la ferrovia e si mantiene sempre prossimo al torrente Rodano, interessa il Sito per circa 1,1 km, ed attraversa l'area occupata dall'habitat di interesse comunitario 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine, per quasi tutta la sua lunghezza, nonché la fascia perifluviale occupata dall'habitat di interesse comunitario 92A0 - Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*, perimetrata lungo le sponde del torrente Rodano, attraversandola in due punti. Si evidenzia che per la sua posizione il tracciato D tende a "separare" l'ambito perifluviale occupato dagli habitat comunitari dal corpo del Sito, e dal territorio adiacente, formando una cesura ecologica continua.

In sintesi, in riferimento alle sensibilità analizzate, legate alla presenza degli habitat e delle specie tutelate dalle Direttive Europee ed alla Rete ecologica Natura 2000, il tracciato E risulta preferibile agli altri in quanto, spostandosi verso est rispetto alla ZSC, non interferisce con essa se non marginalmente (26 m su circa 3.4 km di tracciato). Tale tracciato risulta però più lungo ed interessa aree agricole scarsamente urbanizzate e lontane dai corridoi infrastrutturali esistenti e dalle frange edificate che caratterizzano invece l'area attorno a Fogliano, più vicina al capoluogo, sulla quale si collocano gli altri. Anche il tracciato C' interessa l'area del Sito solo marginalmente (99 m complessivi); la posizione in fregio ai corsi d'acqua che definiscono il perimetro sudovest del Sito (canale di Secchia e Rio Acqua Chiara) ne fa comunque un elemento di "cesura" e separazione tra questi ed il territorio circostante, e tra questo ed il Sito.

Confrontando infine i tracciati D ed A, quest'ultimo appare senz'altro preferibile generando una interferenza meno significativa sul Sito in quanto, pur interessandone il corpo principale nella sezione centrale, non interferisce con nessun habitat di interesse comunitario perimetrato, e si mantiene in prossimità della linea ferroviaria esistente, formando con essa un "corridoio" e dunque senza introdurre nuovi elementi di cesura. Il tracciato D, al contrario, interessa l'area occupata dall'habitat 6510 sottraendone una porzione e dividendola in due porzioni separate; inoltre, appoggiandosi all'ambito perifluviale del Rodano, che attraversa in 2 punti, interessa l'habitat 92A0 sottraendone una parte. Come già ricordato, inoltre esso tende a "separare" l'ambito perifluviale occupato dagli habitat comunitari dal corpo del Sito, e dal territorio adiacente, formando una cesura ecologica continua.

Tutele di tipo ambientale e paesaggistico

Rispetto alla Tavola P 7.1 del PSC del Comune di Reggio Emilia sono state descritte e analizzate le tutele di tipo ambientale e paesaggistiche in relazione alle diverse alternative progettuali secondo quanto rappresentato nella tabella seguente:

| | TRACCIATI | | | | |
|------------------------------------------------------------|-----------|-------|-------|-------|-----------------|
| | A | C' | D | E | |
| Estensione (m) | 3.150 | 3.450 | 3.200 | 3.400 | |
| INTERFERENZE (m) | | | | | |
| "Tutele di tipo ambientale e paesaggistico" | | | | | note |
| BENI SOGGETTI A VINCOLO PAESAGGISTICO: | | | | | |
| Corsi d'acqua vincolati ai sensi della L. 431/85 (Galasso) | 1 | 2 | 4 | 1 | attraversamenti |
| Fasce indicative di valenza del vincolo "Galasso" | 1.750 | 1.800 | 3.900 | 1.300 | |
| STRUTTURA DEL TERRITORIO E INTERESSE NATURALISTICO: | | | | | |
| Zone di particolare interesse paesaggistico PTCP | 3.200 | 2.200 | 2.400 | 800 | |
| Zone di particolare interesse paesaggistico PSC | | | | 200 | |
| Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua | 3 | 4 | 5 | 3 | attraversamenti |

In sintesi, in riferimento alle sensibilità analizzate, legate alla presenza dei Beni paesaggistici tutelati per legge o di altri elementi ed aree naturali di interesse paesaggistico oggetto di tutela del PTCP o del PSC, confrontando tra loro i tracciati, il tracciato E risulta quello meno impattante, in quanto interessa per la maggior parte della sua estensione aree agricole prive di tutele (solo nella porzione sud interferisce con il rio Lodola e le relative fasce tutelate, e con l'area di tutela del rio Lavachiello).

I restanti tracciati interferiscono tutti, seppur in misure diverse, con ambiti di interesse paesaggistico (prevalentemente del PTCP), ed interessano le fasce di tutela latitanti i 3 corsi d'acqua vincolati dal D. Lgs. 42/2004 (torrente Rodano-Lodola, rio Lavachiello, rio Acqua Chiara).

Nell'analisi svolta, appare come tracciato maggiormente impattante il D, che affiancandosi al torrente Rodano – Lodola, ne interessa per tutta la lunghezza le fasce latitanti tutelate, ed inoltre lo attraversa 2 volte.

Si evidenzia che il tracciato A interessa direttamente attraversandolo solo il rio Lavacchiello, mentre degli altri rii interessa solamente le fasce laterali: si ritiene dunque di considerarlo, dopo il tracciato E, preferibile agli altri.

Tutele storico culturali

Rispetto alla Tavola P 7.2 del PSC del Comune di Reggio Emilia sono state descritte e analizzate le "Tutele storico culturali" in relazione alle diverse alternative progettuali secondo quanto rappresentato nella tabella seguente:

| | TRACCIATI | | | | |
|-----------------------------------|-----------|-------|-------|-------|-----------------|
| | A | C' | D | E | |
| Estensione (m) | 3.150 | 3.450 | 3.200 | 3.400 | |
| INTERFERENZE (m) | | | | | |
| "Tutele storico culturali" | | | | | note |
| Viabilità storica | 2 | 3 | 2 | 2 | Attraversamenti |
| Manufatti idrici e canali storici | 1 | 1 | 1 | 2 | Attraversamenti |

In sintesi, in riferimento alle sensibilità analizzate, legate alla presenza degli elementi ed aree di interesse sotto il profilo storico culturale e testimoniale, le interferenze generate dai tracciati risultano abbastanza simili e poco significative; si evidenzia che il tracciato C' che si pone per gran parte della lunghezza in adiacenza al "Canale storico" canale di Secchia, alterandone il rapporto con il territorio agricolo ed il paesaggio circostante, e ne attraversa il corso in prossimità di uno dei manufatti idraulici collegati ("botte" di scavalco del rio Acqua Chiara) appare il meno preferibile, mentre il tracciato A risulta quello che interessa le aree meno sensibili.

Rete ecologica

Rispetto alla Tavola P 9 del PSC del Comune di Reggio Emilia è stato descritto e analizzato lo "sviluppo della rete ecologica" in relazione alle diverse alternative progettuali secondo quanto rappresentato nella tabella seguente:

| | TRACCIATI | | | | |
|--------------------------------------------------------------|-----------|-------|-------|-------|-----------------|
| | A | C' | D | E | |
| Estensione (m) | 3.150 | 3.450 | 3.200 | 3.400 | |
| INTERFERENZE (m) | | | | | |
| "Sviluppo della rete ecologica" | | | | | note |
| Aree di tutela comunitaria: SIC e ZPS | 1.500 | 99 | 1.100 | 26 | |
| Corridoi primari | 3 | 4 | 6 | 3 | Attraversamenti |
| Corridoi planiziali primari della rete ecologica provinciale | 1.700 | 1.000 | 2.000 | 900 | |
| Proposta connessione corridoi ecologici primari | | 500 | | | |
| Ambito cintura-cunei verdi | | 1.150 | | | |
| Potenziamento rete ecologica primaria | 2.900 | 1.500 | 2.700 | 1.050 | |

In sintesi, rispetto alle sensibilità della rete ecologica evidenziate nella tavola, il tracciato E benché interferisca i "corridoi primari" e presenti una lunghezza maggiore spostandosi ad est ed allontanandosi dai corridoi infrastrutturali esistenti, appare meno impattante; degli altri tracciati si valuta che sia il C' che il D, ponendosi in adiacenza a corsi d'acqua (canale di Secchia e rio Rodano) tendano a formare delle "cesure" rispetto alle connessioni ecologiche tra territorio e corridoi ecologici fluviali. Il tracciato A, per la sua posizione in adiacenza alla ferrovia e a distanza dai corsi d'acqua, può essere considerato

quale meno impattante.

In conclusione, valutati gli esiti delle valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie delle alternative di tracciato sopra riportate il Proponente ha considerato quale soluzione di riferimento del progetto di variante l'alternativa A per la quale ha presentato il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale approfondendo l'analisi degli impatti ambientali sulle componenti ambientali e sanitarie come di seguito riportato.

2.C.2. Aria e clima

2.C.2.1. Inquadramento meteo-climatico e qualità dell'aria

Nel SIA la caratterizzazione della qualità dell'aria nell'area di intervento è stata effettuata indirettamente desumendo le caratteristiche di inquinamento presenti mediamente nell'ambito di analisi della zonizzazione del territorio provinciale, considerando i dati delle centraline della rete provinciale di rilevamento con particolare riferimento al territorio del Comune di Reggio Emilia, riportati nel "Rapporto annuale sulla qualità dell'aria – Anno 2019".

In particolare, tra le centraline è stato dato maggior rilievo a quelle di Viale Timavo e quella di San Lazzaro essendo localizzate in aree caratterizzate da emissioni atmosferiche derivanti principalmente da traffico veicolare, rappresentative quindi dei livelli di inquinamento medi caratteristici dell'area in cui passerà il tracciato della nuova viabilità di progetto, prendendo in considerazione gli inquinanti biossido di azoto (NO₂), polveri fini (PM₁₀) e PM_{2.5}.

Si evidenzia in sintesi che:

- per l'NO₂, il verificarsi di eventi acuti legati al superamento del valore limite espresso come media oraria (200 µg/m³) è quasi del tutto scomparso. Anche i valori di concentrazione media annua si sono significativamente ridotti negli ultimi anni, anche nelle stazioni da traffico. Per l'anno 2019 non si sono verificati superamenti né del valore limite orario di 200 µg/m³ né della soglia di allarme. Sono stati quindi registrati valori molto più contenuti di biossido d'azoto, sia nei mesi invernali che in generale in tutto il corso dell'anno. I valori più critici si riscontrano ovviamente nel trimestre invernale, e nella sola centralina di Viale Timavo, nella quale le concentrazioni medie mensili di viale Timavo superano i 40 µg/m³. In ogni caso, il limite annuale di NO₂ è stato rispettato e in nessuna stazione si è avuto il superamento del valore limite orario.
- per quanto riguarda il PM₁₀, considerando il trend nella serie 2006-2019, si nota come l'indicatore stia diminuendo nelle sue concentrazioni medie annuali. Dal 2013, infatti, non si segnalano più superamenti del limite normativo, pur rimanendo piuttosto alto nei suoi valori. Dai dati è comunque riscontrabile che, per questo inquinante, se il rispetto del limite previsto dalla norma per il "Valore medio annuale" non sembra rivestire aspetto di criticità, il rispetto

del numero dei superamenti consentiti per il “Valore medio giornaliero”, riveste sicuramente un aspetto di criticità.

I mesi in cui si è registrato il maggior numero di giorni con condizioni favorevoli all’accumulo degli inquinanti, soprattutto gennaio e febbraio, hanno infatti influito sul superamento del valore giornaliero, che nel 2019 è stato superato oltre il limite di 35 giorni nella stazione di V.le Timavo (53) di Reggio Emilia e San Rocco di Guastalla (41). Tale aspetto evidenzia la natura secondaria di questo inquinante di area vasta.

- relativamente al particolato ultrafine PM2.5 le valutazioni in merito all’andamento delle concentrazioni per questo inquinante sono analoghe a quanto riportato per il PM10 di cui, in ogni caso, questo inquinante costituisce una componente fondamentale. Dai dati e dai grafici riportati risulta evidente che i valori di PM2.5 rientrano pienamente entro il limite di 25 µg/m³ inteso come media annuale; solo il 2017 era stato l’unico anno in cui si era verificato il mancato rispetto di tale limite normativo da quando è iniziata la rilevazione di questo inquinante. Quindi per questo inquinante, il rispetto del limite previsto dalla norma per il “Valore medio annuale” al 2015 (25 µg/m³) (fase1) non sembra rivestire elemento di criticità, mentre potrebbe rivestire aspetto di criticità il rispetto del limite previsto per il “Valore medio annuale” al 2020 (attualmente ipotizzato dal D.Lgs. 155/10 a 20 µg/m³) (fase 2).

In conclusione, nel SIA si evidenzia che la situazione atmosferica relativa all'area oggetto di studio, per gli inquinanti analizzati non risulta nel complesso interessata da fenomeni significativi di concentrazione di inquinanti, ma particolari condizioni meteoclimatiche sfavorevoli potrebbero comportare un superamento dei limiti normativi.

2.C.2.2. Impatto sulla componente aria sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio (compresa l’alternativa zero)

Fase di cantiere

Negli elaborati emerge come in considerazione della tipologia dell’opera in progetto l’impatto più significativo esercitato dai cantieri sulla componente atmosfera è generato dal sollevamento di polveri attribuibile essenzialmente ai seguenti fattori:

- sollevamento di polveri originate dalle attività di movimenti terra, dalle attività di demolizione e dal transito dei mezzi sulla viabilità di cantiere, in particolare nei tratti non pavimentati;
- gas di scarico dei motori dei mezzi d’opera e dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali.

Rispetto a tali fattori nel SIA, sulla base della stima del numero di mezzi impiegati e dei quantitativi di materiali movimentati, sono state riportate considerazioni relative alle emissioni di inquinanti derivanti principalmente dalla combustione endotermica dei motori e dal sollevamento delle polveri per le attività di carico e trasporto materiali.

In particolare, si evidenzia che la principale fonte di emissione di polveri dovuta alla fase di cantiere è rappresentata dalle attività di movimentazione di materiali inerti connesse con la realizzazione dei

rilevati.

Negli elaborati al fine di minimizzare le emissioni di polveri si prevede pertanto:

- l'utilizzo, per la stabilizzazione del piano di posa dei rilevati stradali della calce del tipo "UNIROAD SPTM", di una calce a polverosità confinata. Tale calce non si disperde nell'ambiente, quindi è compatibile con il delicato contesto agricolo e di valenza ambientale circostante al cantiere e inoltre aumenta notevolmente la sicurezza degli addetti ai lavori e di eventuali persone che vivono o transitano nelle vicinanze del cantiere. Le analisi di laboratorio evidenziano come la calce abbia un TEP (Tasso di Emissione delle Polveri) molto basso rispetto all'ossido di calcio tradizionale, con un valore di TEP pari al 37,27%, inferiore alla soglia del 40% (soglia entro la quale i leganti possono dirsi "a bassa emissione di polveri"), contro valori pari a 84,55% attribuibili all'ossido di calce tradizionale; con l'utilizzo di tale prodotto non risulta quindi necessario adottare accorgimenti/mitigazioni aggiuntivi rispetto a quanto già previsto per le normali lavorazioni connesse alla costruzione del rilevato;
- di effettuare interventi di bagnatura delle piste, delle superfici di cantiere e delle aree di stoccaggio dei terreni che consentiranno di contenere la produzione di polveri. Tali interventi saranno effettuati tenendo conto del periodo stagionale con incremento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva. Si prevede di impiegare circa 1 l/m² per ogni trattamento di bagnatura secondo un programma di bagnature articolato su base annuale (che prevede un numero complessivo di circa 168 giorni/anno) che tenga conto del periodo stagionale e della tipologia di pavimentazione dell'area di cantiere.
Al fine di evitare il sollevamento delle polveri i mezzi di cantiere viaggeranno a velocità ridotta e per contenere le emissioni dei mezzi di cantiere sulla viabilità ordinaria sarà prevista la copertura dei cassoni dei mezzi destinati alla movimentazione dei materiali con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto;
- in corrispondenza di alcune aree di lavorazione potranno essere predisposte specifiche recinzioni di cantiere con teli antipolvere con funzione di impedire la diffusione delle polveri all'esterno delle aree di cantiere (microforate);
- per prevenire la diffusione di polveri e l'imbrattamento della sede stradale all'esterno del cantiere verranno predisposti due impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi in uscita dai cantieri e dalle aree di lavorazione, posti in prossimità dell'ingresso sulla Tangenziale Sud e della rotatoria 3;
- sulla viabilità esterna interessata dal traffico dei mezzi di cantiere, nei tratti prossimi alle aree di cantiere, si adotteranno misure di abbattimento della polverosità tramite spazzolatura ad umido che verrà condotta in maniera sistematica 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. I tratti di strada interessati si estenderanno per circa 500 metri dall'ingresso dei cantieri nelle due direzioni.

Fase di esercizio

Per la valutazione dell'impatto sulla componente aria nel SIA è stata effettuata una quantificazione delle emissioni di inquinanti relative al traffico stradale atteso prendendo in considerazione l'alternativa 0, ovvero lo stato di fatto, lo scenario tendenziale - che come precedentemente detto costituisce uno scenario tendenziale in cui i flussi di traffico sono quelli proiettati all'orizzonte temporale futuro utilizzato per l'analisi della variante di tracciato, ma in assenza degli interventi infrastrutturali previsti dal progetto di variante - e la variante di progetto.

Rispetto alla stima delle emissioni si evidenzia che:

- la determinazione dei volumi di traffico sulla rete stradale è stata effettuata a partire dal dato dell'ora di punta dello specifico studio del traffico; per ottenere il flusso giornaliero e la percentuale di veicoli pesanti per tutti gli archi stradali considerati, sono state considerate le curve giornaliere di distribuzione sulle 24 ore del traffico ricavate per tipologia di strada dai rilievi effettuati;
- i dati relativi alla lunghezza rete stradale, al numero di veicoli per km ed alla velocità media dei veicoli, sono stati desunti tramite software GIS e a partire dall'assegnazione alla rete del modello di traffico;
- ai fini delle quantificazioni delle emissioni da traffico si è fatto uso del modello TREFIC.

Il programma TREFIC implementa metodologie ufficiali di calcolo dei fattori di emissione in un "frame" di calcolo a "step", in grado di determinare, per tratto stradale, emissioni aggregate su qualsiasi base temporale, e di produrre in automatico file di input per esecuzione di simulazioni modellistiche: quale ad esempio il modello ARIA Impact.

Il programma si basa sulla metodologia COPERT V di calcolo dei fattori di emissione dei veicoli stradali, considerando alcune caratteristiche specifiche, tra cui la tipologia di veicolo, il consumo di carburante, la velocità media di percorrenza, la tipologia di strada;

- i fattori di emissione utilizzati per lo stato attuale sono stati ricavati dal PAIR 2020 considerando il parco attuale mentre per gli scenari futuri (tendenziale e alternativa A) il parco circolante utilizzato è il parco futuro del PAIR 2020 a 10 anni;

Nelle tabelle seguenti sono riportati i fattori di caratterizzazione della rete stradale e le emissioni di inquinanti (NO_x, PM₁₀ e PM_{2,5}) dei diversi scenari analizzati:

| SCENARIO | ATTUALE | TENDENZIALE | PROGETTO |
|--------------------------------------------------------|--------------|-------------|-------------|
| Fattori di emissione | PAIR ATTUALE | PAIR FUTURO | PAIR FUTURO |
| Veicoli tot * km (hp) | 245.782 | 251.855 | 263.588 |
| Emissioni totali NO _x (kg/ h media giorno) | 7,93 | 3,75 | 3,36 |
| Emissioni totali PM ₁₀ (kg/ h media giorno) | 3,14 | 2,04 | 2,07 |

| | | | |
|---------------------------------------------|------|------|------|
| Emissioni totali PM2.5 (kg/ h media giorno) | 1,06 | 0,66 | 0,65 |
|---------------------------------------------|------|------|------|

| DIFFERENZA SCENARI PERCENTUALI | tendenziale-attuale | progetto-attuale | progetto-tendenziale |
|---------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| Fattori di emissione | PAIR ATTUALE | PAIR FUTURO | PAIR FUTURO |
| Veicoli tot * km (hp) | 2,47% | 7,24% | 4,66% |
| Emissioni totali NOx (kg/ h media giorno) | -52,75% | -57,57% | -10,19% |
| Emissioni totali PM10 (kg/ h media giorno) | -34,93% | -34,10% | 1,27% |
| Emissioni totali PM2.5 (kg/ h media giorno) | -37,17% | -38,76% | -2,52% |

Nel SIA viene pertanto evidenziato che:

- rispetto allo stato di fatto sono previste per lo stato di progetto evidenti riduzioni delle emissioni, dal 34% del PM10 al 58% per NOx. Tali miglioramenti sono dovuti principalmente al rinnovo del parco auto previsto dal PAIR 2020 a 10 anni;
- vi sono miglioramenti delle emissioni complessive nell'ambito di studio anche rispetto allo scenario tendenziale;
- considerato che l'obiettivo dell'intervento è determinare uno spostamento del traffico dalla SP467 alla nuova viabilità - la SP 467 è caratterizzata dalla presenza di numerose abitazioni a bordo strada, mentre la nuova viabilità è in territorio rurale con scarsa presenza di edifici residenziali - come desumibile dallo studio del traffico la tangenziale ha l'effetto di allontanare le emissioni da traffico dal centro abitato, riducendo pertanto le criticità in termini di popolazione esposta, in particolare per NO2.

Inoltre nel SIA è stata effettuata anche una simulazione modellistica con il pacchetto software di tipo gaussiano ARIA Impact™, che consente di calcolare l'impatto di emissioni inquinanti (gas e polveri) provenienti da sorgenti puntuali, lineari (es. strade con flusso veicolare) o areali producendo mappe di concentrazione al suolo per i diversi tipi di inquinanti considerati (NOx PM2.5 e PM10).

L'analisi degli impatti in atmosfera è stata condotta analizzando la rete stradale attuale (considerando lo scenario tendenziale) e la rete stradale di progetto; il dominio di calcolo della simulazione presenta una dimensione di 5.3 km sul lato nord-sud e di 6.4 km sul lato est-ovest in modo tale da considerare tutte le strade interessate alle modifiche del flusso di traffico derivante dal progetto in esame. Le emissioni associate ai singoli segmenti stradali sono state stimate a partire dal modello TREFIC basato

sulla metodologia COPERT.

In sintesi, dalle conclusioni dello studio di dispersione degli inquinanti emerge come per gli inquinanti NO_x PM_{2.5} e PM₁₀ i livelli massimi di impatto generati dalla rete stradale risultano essere poco significativi rispetto ai limiti imposti dalla normativa per NO₂, PM_{2.5} e PM₁₀. Nello scenario peggiore i livelli di concentrazione generati dal traffico stradale sono di un ordine di grandezza inferiori ai limiti di legge.

Poichè le simulazioni per lo scenario tendenziale e quello di progetto non considerano l'inquinamento diffuso generato dalle altre sorgenti sono stati valutati i livelli di concentrazioni di fondo, per ogni inquinante, stimati nella zona a sud di Reggio Emilia da ARPA Emilia-Romagna; nel 2019, anno più recente per la valutazione di qualità dell'aria regionale prima della pandemia che ha provocato una profonda variazione dei livelli di concentrazione complessivi, il valore di fondo del biossido di azoto nella zona a sud di Reggio Emilia si è attestato tra i 10 e i 20 µg/m³, il PM_{2.5} tra i 15 e i 20 µg/m³ mentre il PM₁₀ tra i 20 e i 30 µg/m³: combinando i livelli di concentrazione di fondo con gli impatti generati dalla rete stradale in entrambi gli scenari non si segnalano criticità, e pertanto la nuova configurazione della rete stradale non peggiora la qualità dell'aria simulata nello scenario tendenziale e i limiti di legge non vengono mai superati.

Infine si evidenzia che con le integrazioni è stata presentata una valutazione comparativa delle alternative progettuali e dello scenario tendenziale che considera anche le emissioni in atmosfera (sintetizzata al paragrafo dedicato). Dalla valutazione emerge che la variante di progetto (alternativa A) è quella che funziona meglio sia in termini di emissioni complessive nell'ambito di studio, sia come emissioni della strada attuale, sia come popolazione esposta agli inquinanti atmosferici.

Per quanto riguarda le opere di mitigazione e compensazione associate all'opera in progetto nel SIA si evidenzia come il progetto preveda la realizzazione di aree verdi con alberi e arbusti per complessivi 20 ha circa, con la piantumazione di circa 70.000 essenze tra arboree e arbustive e 3.000 arbore che ha anche effetto di mitigazione delle emissioni inquinanti, rimandando alla specifica descrizione riportata al successivo paragrafo *“2.C.5.3 Misure di mitigazione e compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste”*

2.C.3. Suolo e sottosuolo

2.C.3.1. Inquadramento geologico

Si rimanda ai paragrafi *“2.B.2 Descrizione del progetto - Geologia e Geotecnica”* e *“2.C.4.1 Inquadramento delle acque sotterranee”*.

2.C.3.2. Impatto dell'opera sul suolo e sottosuolo

In considerazione delle analisi specialistiche effettuate sulla componente suolo e sottosuolo richiamate nella *“2.B.2 Descrizione del progetto - Geologia e Geotecnica”* nel SIA viene evidenziato che le principali interferenze con la componente suolo saranno relative alla fase di cantiere e possono essere sintetizzate come segue:

- 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 40cm di profondità;
- realizzazione dei rilevati con materiali provenienti da cava;
- realizzazione di opere d'arte maggiori e minori.

Rispetto a tali lavorazioni si evidenzia che:

- come riportato nella *“SINTESI DEL SIA- Quadro di riferimento progettuale - Descrizione delle attività di cantiere”* la realizzazione del progetto viario porterà alla produzione di un quantitativo di scavi complessivo di 52'149 mc di cui la maggior parte riutilizzabili all'interno del progetto ai sensi del DPR 120/2017, mentre i restanti quantitativi così come gli eventuali rifiuti provenienti dalla trivellazione dei pali e da fresature di pavimentazioni e demolizioni di c.a. verranno conferiti ad impianto di recupero da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs.152/2006; pertanto, per quanto riguarda la produzione di materiali da scavo, in termini volumetrici, considerando la tipologia di progetto, l'asportazione dei materiali è considerabile trascurabile se confrontata con il contesto geologico interessato e non si ravvisano particolari criticità;
- per la realizzazione delle opere sono necessari ca. 45.000 mc di materiale inerte per rilevati e fondazioni stradali per le quali si prevede l'approvvigionamento di pari quantità di materiale da siti esterni;
- relativamente alla stabilizzazione in sito del piano di posa dei rilevati, nel corso delle indagini geognostiche propedeutiche alla progettazione, sono state eseguite prove per lo studio della miscela terra/calce su due campioni confezionati in laboratorio aggiungendo rispettivamente il 2,5% ed il 3,5% di CaO ad una miscela di terreno provenienti dai 6 pozzetti esplorativi. Dalle prove è risultato che i terreni del sedime di intervento sono idonei alla stabilizzazione a calce e che un quantitativo di calce del 3% (50kg/mc ca.) può considerarsi più che sufficiente per il conseguimento dei necessari requisiti di portanza.

Il quantitativo di terreno da stabilizzare in sito ammonta a 25'500mc, per quanto sopra quindi si stima l'utilizzo di 1'275 t di calce. Per le attività di stabilizzazione a calce in sito previste in progetto non vi è la necessità di approvvigionamento di acqua;

- per quanto riguarda la morfologia, l'interazione principale è connessa alla realizzazione dell'infrastruttura stessa che sviluppandosi parallelamente ad un tratto ferroviario avrà un impatto contenuto sull'assetto morfologico della pianura. Non si segnalano interferenze con forme morfologiche di pregio o tutelate;
- al fine di minimizzare gli impatti durante fase di cantiere si adotteranno le misure mitigative gestionali e le procedure operative, volte anche alla tutela della componente suolo e sottosuolo, descritte specificamente nei paragrafi *“2.C.8.1 Impatto generato dalla produzione di rifiuti dell'opera in fase di cantiere”* e *“2.C.4.3 Impatto dell'opera sulle acque sotterranee e superficiali”*.

2.C.4. Acque sotterranee e superficiali

2.C.4.1. Inquadramento delle acque sotterranee

Riguardo alle acque sotterranee, nel SIA, oltre ai caratteri generali d'inquadramento estratti da diverse pubblicazioni, sono state riportate valutazioni relative all'idrogeologia locale considerando le sezioni

idrostratigrafiche desunte dal Servizio geologico sismico-Regione Emilia Romagna, i dati del quadro conoscitivo del PSC di Reggio Emilia nonché i dati dei rilievi piezometrici effettuati in fase di progettazione dell'opera. Inoltre, sono state riportate valutazioni relative allo stato di qualità ambientale delle acque sotterranee in prossimità dell'area pubblicate nel Report ARPAE 2014-2016 relativamente alle acque sotterranee.

In sintesi, si evidenzia che l'intervento in esame interesserà i depositi alluvionali di conoide costituiti da limo argilloso e limo sabbioso, nella parte più superficiale, intercalati a materiali più grossolani, sede degli acquiferi più superficiali; l'area di studio è caratterizzata da terreni a permeabilità scarsa o nulla con terreni in cui prevalgono le argille, il cui coefficiente di permeabilità "K" risulta compreso fra 10^{-8} e 10^{-6} cm/sec. Il corpo idrico profondo denominato Crostolo Tresinaro è costituito da un acquifero freatico e due acquiferi confinati divisi in superiore e inferiore.

Per quanto riguarda i livelli piezometrici, i dati disponibili in bibliografia e nel quadro conoscitivo del PSC di Reggio Emilia, indicano in corrispondenza dell'area in studio, una falda che si attesta ad una quota che varia da 80 m s.l.m. (corrispondente ad una soggiacenza di circa - 6,00 m dal piano campagna) nella zona di Fogliano a 60 m s.l.m. nella zona Due Maestà (corrispondente una soggiacenza media di circa -2,50÷3,00 m rispetto al piano campagna). L'andamento piezometrico è a tutti gli effetti caratteristico proprio delle aree di conoide, con isopieze che seguono l'andamento delle isoipse, con direzione del flusso sotterraneo verso nord. Dal monitoraggio della falda, eseguito nel corso della campagna di indagine, è emerso che nel sondaggio S1_Pz la falda posta all'interno dell'acquifero tra 26.5 e 29.0 m, è in pressione e si riequilibria a +0.73 m da p.c.. Nel sondaggio invece PZ2 la falda è in pressione e si equilibria a +0.40 m da p.c.. Nel sondaggio Pz3 la falda è stata rilevata a -3.80 m da p.c.. Nel sondaggio Pz4 la falda è stata rilevata a -3.60 m da p.c..

A livello ambientale i dati tratti dal report di ARPAE 2016 evidenziano la presenza di una falda freatica caratterizzata da uno Stato Qualitativo scarso.

2.C.4.2. Inquadramento delle acque superficiali

Da un punto di vista idrologico, l'intervento in esame ricade nel bacino idrografico del Torrente Crostolo, corso d'acqua a carattere torrentizio che nasce sull'Appennino emiliano in località Casina a circa 550 m s.l.m. e, dopo aver attraversato Reggio Emilia, prosegue con andamento nord-est immettendosi nel fiume Po presso Guastalla, dopo un percorso di circa 55 km.

Oltre all'asta principale, fanno parte del bacino del Crostolo corsi d'acqua del reticolo secondario, di modeste dimensioni e scarsa pendenza, frammisti al reticolo artificiale di bonifica; in particolare il reticolo idrico naturale di quest'area è caratterizzato dalle aste parzialmente boscate dei Torrenti Rodano e Acque Chiare e del Canale di Secchia. Generalmente le aste fluviali dei torrenti e dei canali sono incassate nel piano di campagna ad eccezione di un tratto del Canale di Secchia che è arginato.

Il Torrente Rodano, tributario di destra del Torrente Crostolo, nasce ad est dell'abitato di Fogliano dalla confluenza del Rio Lodola, del Rio Lavacchiello (o Rio di Fogliano) e del Rio Valcavi, corsi d'acqua che hanno origine nelle prime colline di Albinea e che caratterizzano il bacino idrico del Rodano come bacino prettamente locale. Il corso d'acqua, collegato con il Canale di Secchia, canale artificiale, può ricevere le acque del Secchia ed è alimentato inoltre, in modo del tutto naturale dalle acque del Rio Acque Chiare a monte della Via Emilia.

Il contesto in cui andrà ad inserirsi l'infrastruttura di progetto è una vasta area di pianura ad utilizzo pressoché agricolo. Il territorio infatti, oltre ad essere attraversato da alcuni corsi d'acqua naturali è caratterizzato dalla presenza di una fitta rete di canali artificiali di bonifica e di irrigazione in gestione al Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale.

Il tracciato in progetto affiancherà il tracciato del Rio Lodola nel tratto compreso tra la località Montanara a sud e l'abitato di Fogliano a nord, dove il corso d'acqua, dopo aver incrociato il Canale di Secchia, cambia direzione dirigendosi verso nord-est.

Verso est, scorre invece il Rio Acqua Chiara, che prende origine da un modesto bacino imbrifero collinare nei pressi di Casa Speranza nel comune di Albinea; il corso d'acqua scorre con direzione sud-est avvicinandosi progressivamente al tracciato stradale in progetto nella sua parte terminale, prima dell'innesto con la SP, fino a raggiungere distanze minime di circa 200 m.

La confluenza con il Rodano e l'intersezione del Canale di Secchia con il Rodano e l'Acqua Chiara ritaglia una porzione di territorio di particolare valenza ecologica sottoposta a tutela ambientale come Sito ZSC IT4030021 "Rio Rodano e fontanili di Fogliano e Ariolo"

Per quanto riguarda infine il reticolo di bonifica gestito dal Consorzio della Bonifica dell'Emilia Centrale il tracciato in progetto ricade nelle "Aree di media pianura destra Cava e Crostolo"; in particolare le acque che non si infiltrano nel sottosuolo, sono raccolte tramite un sistema di corsi d'acqua minori, tra cui il Fosso Francesca, la Fossetta Fogliano 1, il Cavo Braiola, il Condotto Bazzarola.

2.C.4.3. Impatto dell'opera sulle acque sotterranee e superficiali

Fase di Cantiere

Per minimizzare il dilavamento da parte delle acque meteoriche di superfici potenzialmente inquinanti si prevede di raggiungere le aree di lavoro con i mezzi d'opera solo esclusivamente a partire da due accessi posti alle estremità dell'area di intervento (Svincolo Tangenziale Est e Rotatoria 3) prevedendo, altresì, che i percorsi interni fra i due accessi siano vincolati alla fascia di terreno su cui verrà realizzato il corpo stradale; in particolare, per limitare la possibilità di contaminazione tra le acque meteoriche di dilavamento e il reticolo idrografico naturale, si prevede la realizzazione dei fossi di guardia e degli attraversamenti idraulici prima delle opere stradali, evitando tra l'altro la costruzione di piste di cantiere all'interno delle vie d'acqua minori. Tale piano delle fasi di lavoro favorisce, inoltre, una rapida ricucitura della rete dei corpi idrici superficiali con vantaggi per l'assetto idrogeologico dell'area ed offre anche maggiori garanzie nel caso di eventi piovosi intensi che possono verificarsi durante le fasi di lavoro.

Per quanto riguarda la gestione delle acque di drenaggio delle aree di cantiere è stato previsto, all'interno del Campo base e dei Cantieri Operativi, apposito intervento di impermeabilizzazione delle aree di parcheggio e di quelle destinate alla manutenzione ed allo stoccaggio di materiali pericolosi (officine, carburanti, oli, etc.). L'intervento prevede l'impermeabilizzazione delle superfici individuate all'interno delle aree di cantiere realizzando un pacchetto specifico la cui impermeabilizzazione è garantita da un telo in polietilene da 500gr/mq che sarà posato 20-25 cm al disotto del piano finito. Al fine di mitigare l'effetto di possibili sversamenti in cantiere è prevista la predisposizione, nei pressi delle aree di deposito olii, di kit anti-sversamento di pronto intervento.

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.

Dagli elaborati e dalle successive integrazioni emerge, inoltre, che:

- si può ipotizzare che, stante i quantitativi ridotti di reflui domestici prodotti dal cantiere, questi possano essere gestiti attraverso una vasca di raccolta posizionata nel campo base ed espurgo mediante autocisterna a cadenza settimanale; nei cantieri operativi e lungo le aree di lavoro saranno posizionati wc chimici;
- i due impianti di lavaggio ruote dei mezzi in uscita dai cantieri e dalle aree di lavorazione saranno a “circuito chiuso” e non vi è quindi la necessità di prevedere impianti di trattamento/depurazione dedicati.

In ogni caso, analizzando il potenziale impatto derivante dallo sversamento di sostanze inquinanti sul suolo durante la fase di cantierizzazione al fine di capire il reale impatto che si potrebbe trasferire sulla componente sottosuolo, nel SIA viene evidenziato che l'area è caratterizzata da terreni a bassa permeabilità con un coefficiente di permeabilità "K" che risulta compreso fra 10^{-8} e 10^{-6} cm/sec. In altri termini, la propagazione di un fluido in terreni di questo tipo procede con una velocità media variabile da 3 cm a 30 cm l'anno, tempo che garantisce l'intervento tempestivo atto alla risoluzione del problema.

Per quanto riguarda specificatamente gli eventuali impatti attesi sulle acque sotterranee, in considerazione della profondità delle fondazioni in corrispondenza dell'opera di scavalco della tangenziale Sud di Reggio Emilia e del ponte sul Rio Lavacchiello che raggiungono la profondità di – 24 m dal piano campagna, nei chiarimenti trasmessi dal Proponente è stato evidenziato che l'analisi delle condizioni idrogeologiche locali, supportate da valutazioni a scala più vasta, hanno permesso di individuare, in corrispondenza dell'area di scavalco della tangenziale, un sistema idrogeologico complesso composto, entro i primi 30 m di profondità, da 4 acquiferi, due dei quali, quelli più profondi, in pressione. Le stesse indagini che hanno portato ad individuare i quattro acquiferi e a determinarne le quote piezometriche hanno, altresì, evidenziato come solamente quello più profondo sembra avere una certa continuità areale, e risulta comunque non connesso con quelli ancora più profondi. Gli altri acquiferi sovrastanti, compreso quello posto tra circa 17,0 m e 22 m, sembrano avere estensione areale limitata e con potenzialità idrogeologiche di gran lunga meno significative di quello più profondo.

Tenuto conto delle considerazioni sopra riportate e delle analisi effettuate, non si escludono pertanto possibili impatti legati alla realizzazione delle fondazioni che raggiungono la profondità di –24 m dal piano campagna; negli elaborati tra le soluzioni volte alla riduzione degli eventuali impatti si richiama in particolare la tecnica utilizzata dei pali CFA (elica continua), che garantisce la riduzione delle interferenze con le acque sotterranee sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo. La tecnica CFA, infatti, non prevede l'impiego di additivi e/o sostanze diverse dal calcestruzzo nella realizzazione dei pali; inoltre le modalità operative consentono di contrastare eventuali sovrappressioni generate dalla possibile presenza di falde acquifere in pressione, tanto da mantenerle confinate ed evitare la loro commistione sia in fase realizzativa che nelle fasi successive.

Inoltre, si evidenzia che:

- la tangenziale in progetto non interferisce con l'area di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile posti a nord-est della stessa in località Bazzarola (Varini e Paterlini), in considerazione anche della profondità delle fondazioni e della profondità di captazione dei pozzi (-50/60 m e -70/80

m dal piano campagna);

- si escludono interferenze con il Fontanile dell'Ariolo posto ad est dall'infrastruttura a una distanza di circa 1.5 km, così come con il fontanile posto ad ovest della località Due Maestà (distanza superiore a 1 km dalla tangenziale), in considerazione della direzione di deflusso della falda verso nord/nord-est, della presenza di terreni a bassa permeabilità e degli accorgimenti adottati per la realizzazione delle fondazioni profonde.

Alla luce delle considerazioni soprariportate si ritiene, pertanto, che gli impatti sull'ambiente idrico e sulla componente suolo e sottosuolo non costituiscano impatti "certi" e di dimensione valutabile in maniera precisa a priori, ma sono legati a situazioni accidentali, e non sono definibili impatti diretti e sistematici, costituendo dunque piuttosto impatti potenziali.

Fase di esercizio

Per quanto riguarda la valutazione degli impatti nel SIA viene evidenziato come i criteri adottati nel corso della progettazione idraulica relativamente al nuovo tracciato stradale consentono di minimizzare l'impatto atteso. Pertanto, si rimanda alla specifica descrizione riportata nella "*2.B.2 Descrizione del progetto - Idrologia e idraulica*", evidenziando che:

- la realizzazione dell'infrastruttura determinerà interferenze con i corsi d'acqua presenti che saranno risolte con differenti modalità, anche in funzione della tipologia e valenza del corso d'acqua; in tutti i casi sarà assicurata la continuità funzionale e idraulica di ciascun corso d'acqua attraversato;
- il progetto prevede il trattamento delle acque di prima pioggia lungo tutto il tracciato della viabilità principale al fine di assicurare la salvaguardia degli ecosistemi acquatici. L'acqua raccolta dai collettori che corrono sotto la piattaforma stradale verrà, infatti, convogliata agli impianti di trattamento collocati in adiacenza alla strada e in prossimità di un ricettore finale adeguato;
- la realizzazione dell'infrastruttura comporterà l'impermeabilizzazione di circa 7 ha di territorio precedentemente permeabile, contribuendo in modo determinante all'incremento del coefficiente di afflusso (la percentuale di pioggia netta che giunge in deflusso superficiale), in un contesto caratterizzato principalmente da un reticolo di bonifica di tipo irriguo e di scolo, costituito per lo più da fossi e canalette di ridotte dimensioni e pendenze, oltre che da corsi d'acqua con caratteristiche idrologiche ed idrauliche non sufficienti per il recapito diretto delle portate uscenti dal sistema di drenaggio della piattaforma; per tale motivo è stato predisposto un progetto idraulico nel quale oltre a dimensionare adeguatamente le opere relative al drenaggio, alla raccolta ed al trattamento delle acque di piattaforma è stata prevista la realizzazione di 4 bacini di laminazione al fine di garantire l'invarianza idraulica richiesta dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale in qualità di gestore dei corpi idrici ai quali vengono recapitate le acque dal sistema di drenaggio della piattaforma;
- in caso di incidente stradale con sversamenti sulla piattaforma di combustibili (carburanti, lubrificanti), nel caso arrivino al separatore oli liquidi leggeri non emulsionati con acqua (come invece avviene normalmente con le acque di prima pioggia) ciascun impianto di trattamento offre un volume utile adeguato anche come presidio idraulico; l'impianto di trattamento è stato progettato, inoltre, al fine di dare le medesime garanzie anche

nel caso di incidente stradale occorso durante un evento meteorico intenso (portata meteorica all'impianto eccedente la prima pioggia) prevedendo come ulteriore volume aggiuntivo quello dei collettori stradali stessi.

Per quanto riguarda le acque sotterranee, nel SIA relativamente alla fase di esercizio viene ribadito come per l'intervento in progetto saranno adottati gli accorgimenti e i presidi necessari sopradescritti per intercettare e trattare opportunamente le acque di dilavamento della piattaforma stradale e/o gli sversamenti accidentali, e che comunque, come detto, i terreni presentano coefficienti di permeabilità bassa.

2.C.5. Vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità

Considerato che il tracciato in progetto interessa in modo significativo il Sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 "*Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo*" e che pertanto nell'ambito del procedimento, oltre allo Studio d'Impatto Ambientale, è stata presentata la documentazione specifica per il rilascio della Valutazione di incidenza (VINCA) ai sensi della L.R. 7/2004 e della DGR 1191/2007, nel seguito si tiene conto di tale documentazione per la sintesi inerente la componente in esame oltre che delle integrazioni, dei chiarimenti trasmessi nel corso del procedimento, ed in particolare della documentazione predisposta nell'ambito del procedimento per la Valutazione di incidenza della Regione Emilia-Romagna, (Form for submission of information to the European Commission according to Art. 6(4) of the Habitats Directive - Formulário per la trasmissione di informazioni definitivo, prot RER. n. 186811 del 24/02/2022) come sottoriportato al paragrafo "*4.C Valutazione di Incidenza (VINCA)*", trasmessa al Ministero per la Transizione Ecologica.

2.C.5.1. Inquadramento generale dell'area e del Sito Natura 2000

L'ambito di intervento si colloca nel territorio rurale dell'alta pianura tra la città di Reggio Emilia e le prime colline. Il territorio è votato prevalentemente all'attività agro-zootecnica e la vicinanza di Reggio Emilia, un contesto fortemente antropizzato con strade ed insediamenti, caratterizza l'area con appezzamenti di piccole-medie dimensioni, scarsità di elementi naturali di valore paesaggistico ed ecologico (come siepi e filari alberati) se non in prossimità dell'articolato sistema di acque e dei fontanili, attorno alle ville ed agli edifici coloniali superstiti. Sono presenti sporadiche formazioni vegetali strutturate e complesse lungo il Rio Rodano e settori di vegetazione in evoluzione nelle aree di transizione rispetto agli abitati, mentre nel resto dell'area oggetto di indagine vi sono frammenti poco estesi di vegetazione arborea/arbustiva naturale. Attualmente, l'area interessata dal sedime di intervento per la costruzione della nuova strada si presenta come una successione di campi coltivati a seminativo, a prati e, in un unico settore, a vigneto.

Oltre a ciò la presenza di aree vegetate in evoluzione (arbusteti, macchie e alberi isolati) e la rarefazione dell'edificato consentono un buon livello di connettività "diffusa" nell'area.

La ZSC IT4030021 "*Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo*", caratterizzata da una superficie di 189 ettari, è situata alla periferia sud-est di Reggio Emilia. Il Rio Rodano è l'asse

portante del sito e costituisce il principale elemento di naturalità. La ZSC, interessata dal progetto, presenta un grado di naturalità limitato e frammentato, con uno stato di conservazione degli habitat identificato come “Medio o Ridotto”.

Del Sito IT4030021, oltre alla porzione principale interessata dalla realizzazione dell’infrastruttura, fanno parte due aree distaccate: il fontanile di Ariolo presso Gavasseto (ubicato ad oltre 1,5 km dal nuovo asse stradale) e l’Area di riequilibrio ecologico Oasi naturalistica di Marmirolo (situata a circa 6 km dal nuovo asse stradale).

Il fontanile di Ariolo è l’unico rimasto attivo nel settore meridionale della media pianura emiliana, si tratta di un ambiente artificiale creato dall’uomo che ha modificato la preesistente realtà naturale delle risorgive. L’area naturale del Fontanile di Ariolo risulta completamente isolata dal resto del Sito IT4030021, è posta all’interno di un contesto fortemente antropizzato, ed è circondata da zone agricole ed artigianali.

Per quanto riguarda l’Oasi naturalistica di Marmirolo, questa è nata dal recupero di un invaso originato dall’attività estrattiva di argille per la produzione di laterizi. Oggi, presenta due tipologie ambientali: un ambiente acquatico e un’ampia fascia boscata.

2.C.5.2. Impatto dell’opera su flora, fauna ed ecosistemi

Il progetto della nuova tangenziale di Fogliano non interessa direttamente gli habitat presenti nell’area, in quanto utilizzerà principalmente suolo ad uso agricolo. Tuttavia, il tracciato dell’opera passerà in prossimità dell’habitat 3150 – Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition interferendo indirettamente sulla già precaria qualità dell’area ed utilizzerà porzioni marginali di terreni agricoli a “prato stabile”, potenzialmente riconducibili all’habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*). La costruzione della strada interferirà, soprattutto, con la fauna presente nell’area, in quanto costituirà un ulteriore elemento di frammentazione del territorio già fortemente antropizzato.

Il Sito ZSC IT4030021 verrà attraversato per una lunghezza di 1500 m , con un consumo di suolo agricolo di circa 5ha.

Per quanto riguarda le potenziali interferenze tra opere/attività previste ed il sistema ambientale (habitat e specie animali e vegetali presenti nel sito) gli elaborati presentati riportano una valutazione dell’incidenza ambientale del progetto riguardante sia la fase di realizzazione dell’opera che la fase d’esercizio; dagli elaborati, in considerazione anche del sopralluogo effettuato in ottobre 2020 e di quello dell’aprile 2021 (viste le osservazioni presentate nel corso del procedimento e delle integrazioni richieste al Proponente), emerge che:

Uso di risorse naturali

Si esclude il prelievo di materiali dalle aree oggetto di tutela, in quanto il fabbisogno di inerti per la realizzazione dell’infrastruttura sarà soddisfatto prelevando da impianti selezionati in ragione dell’adeguatezza dei materiali estratti alle caratteristiche richieste dal progetto e della distanza intercorrente con l’area di intervento (circa 25 km). Per quanto riguarda le forniture elettriche ed idriche per le attività di cantiere si farà riferimento alle reti comunali disponibili nell’area.

Fattori d'alterazione morfologica del territorio e del paesaggio

- Consumo di suolo, escavazione, alterazione di pareti rocciose

Il consumo di suolo agricolo all'interno della ZSC è misurato in circa 5 ha; tale sottrazione sarà compensata attraverso la rinaturalizzazione di aree agricole o incolte nella misura di circa 2 volte, quindi per circa 10.18 ha.

- Interferenza con il deflusso idrico e trasformazione di zone umide

Interferenza con l'Habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del magnopotamion o hydrocharition: il progetto della Tangenziale di Fogliano prevede che il tracciato dell'opera passi nei pressi di un laghetto classificato come Habitat 3150. Dai sopralluoghi effettuati si evidenzia la scarsa naturalità del sito, sottoposto a periodici sfalci delle rive con conseguente eliminazione delle tipiche successioni di vegetazione riparia in evoluzione naturale. Inoltre, non si è rilevata la presenza di vegetazione idrofittica galleggiante o rizofittica sommersa. Si ritiene, quindi, che tale laghetto abbia perso buona parte delle caratteristiche ecologiche tipiche e la recinzione che ne delimita l'area impedisca alla fauna terrestre di utilizzare tale fonte idrica. L'unica nota positiva è la presenza di alberi ad alto fusto bene sviluppati, come i pioppi (*Populus* spp.), ed alcuni arbusti che circondano l'invaso, isolandolo, seppur in parte, dagli appezzamenti agricoli circostanti.

La nuova opera fiancheggerà il sito, già confinato da recinzioni, isolandolo ulteriormente, fra ferrovia e tangenziale, dal resto della ZSC e lo renderà maggiormente soggetto a fenomeni d'inquinamento.

- Modifica delle pratiche colturali

L'area interessata dal sedime di progetto è attualmente prevalentemente agricola; in queste aree l'attività agricola non sarà più praticata. In particolare, il tracciato della nuova tangenziale interesserà 6.789 m² di superficie agricola condotta a prato polifita per la produzione di fieno. Tali aree, in seguito a specifici approfondimenti, sono risultate potenzialmente riconducibili all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*). Per questo motivo le zone comparabili per composizione specifica, non interferite dall'infrastruttura, ma ricadenti nelle aree di mitigazione e compensazione progettate, non verranno modificate, sarà quindi conservato il prato polifita esistente. Inoltre, la porzione interferita dalla nuova infrastruttura sarà compensata con la formazione di nuove aree a prato con un rapporto di oltre 1:2 (1.4 ha). In generale, in riferimento alle aree coinvolte nel progetto per opere di mitigazione e compensazione, si avrà il passaggio da aree agricole ad aree naturali. Tale decisione consentirà di fatto di passare da agroecosistemi, ambienti artificiali, sottoposti a continui disturbi e soggetti a repentini variazioni, in seguito all'attuazione delle differenti pratiche colturali che si susseguono nell'arco della stagione per consentire all'agricoltore di ottenere una produzione, ad ambienti naturali e /o seminaturali che, dopo una prima fase di gestione e manutenzione per garantirne l'instaurazione, verranno lasciati a libera evoluzione con interventi mirati per la conservazione.

- Inserimento/immissione di specie animali o vegetali alloctone

Non si prevede l'immissione nell'area di specie animali o vegetali alloctone.

- Eliminazione di fauna e flora

Uccisione accidentale della fauna: durante la fase di cantiere, la movimentazione di grandi volumi di

terra, oltre al possibile intorbidimento delle acque, può essere causa di morte accidentale di animali, soprattutto di Rettili ed Anfibi che, essendo caratterizzati per lo più da movimenti lenti e di scarsa entità, potrebbero essere schiacciati dai macchinari in movimento.

Una volta terminata l'opera, la presenza di tale infrastruttura, inizialmente, potrà aggravare il rischio di incidenti stradali nella zona, a causa dall'attraversamento improvviso della fauna (terrestre, avicola e di chiropteri) non ancora abituata al nuovo "ostacolo".

Allontanamento e riduzione delle popolazioni faunistiche: sia durante la fase di cantiere, che durante la fase d'esercizio della nuova Tangenziale di Fogliano, si possono verificare disturbi, di varia natura (inquinamento acustico, inquinamento luminoso, inquinamento e intorbidamento delle acque, sottrazione di habitat), che possono indurre la fauna locale ad abbandonare il sito in cerca di zone più tranquille. Lo spostamento verso nuove aree può determinare una maggiore pressione predatoria su quelle specie (per esempio l'erpetofauna) caratterizzate da scarsa e lenta capacità di dispersione nel territorio. Le varie attività legate alla nuova infrastruttura possono, quindi, determinare, direttamente o indirettamente, una riduzione delle popolazioni locali delle specie più sensibili agli effetti negativi individuati. Tuttavia, è possibile che, in seguito ad una fase di ambientazione, l'opera non provochi più lo stesso livello di disturbo e la fauna torni ad utilizzare l'area limitrofa.

Da un punto di vista teorico generale, il rumore può generare effetti di disturbo sulla fauna che sono dipendenti da parametri che caratterizzano il tipo di rumore stesso, quali l'intensità e la durata. In particolare i rumori molto intensi e improvvisi provocano disturbo, mentre i rumori continui e protratti nel tempo generano assuefazione e progressiva indifferenza (Scott & Moran, 1993). Si sottolinea che la maggior parte degli studi condotti e i cui risultati sono disponibili in letteratura sono relativi all'inquinamento acustico lungo strade molto trafficate e quindi descrivono effetti legati a fenomeni di inquinamento acustico costante. Tali studi affermano che, in generale, mammiferi e uccelli sembrano essere insensibili al rumore, a meno che esso non costituisca un "indicatore di pericolo", in quanto indice, per esempio, della vicinanza dell'uomo (Busnel, 1978; Bowles, 1995). Questa insensibilità fa sì che uccelli e mammiferi col tempo si abituino a tollerare qualsiasi stimolo acustico senza reagire (Anderson, 1994).

Sono previste comunque campagne mirate di monitoraggio dello stato degli habitat, della flora e delle varie componenti della fauna presenti nell'area oggetto di valutazione.

- Frammentazione degli habitat e connessioni ecologiche

La realizzazione della nuova infrastruttura introduce un ulteriore elemento di frammentazione del territorio con l'interruzione dei corridoi ecologici presenti, utili sia per la propagazione delle specie vegetali, che per gli spostamenti locali delle specie faunistiche. L'opera separerà le aree ad est del corpo principale del Sito Rete natura 2000. Le aree che risulteranno separate sono caratterizzate principalmente da appezzamenti agricoli a coltivazione meccanizzata, sono prive di elementi di particolare interesse ecologico e non si evidenziano habitat tutelati o di interesse comunitario.

Nello specifico, la nuova infrastruttura interesserà alcuni appezzamenti a prato stabile polifita che, potenzialmente, possono essere ascrivibili all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*). La nuova Tangenziale interferirà con porzioni marginali degli appezzamenti, isolando alcune superfici di prato fra il tracciato stradale e la ferrovia. In generale, tale separazione, tuttavia, si somma a quelle generate dalle numerose vie di comunicazione presenti e dalla ferrovia ed inciderà negativamente sulle abitudini, soprattutto, della fauna terrestre ed,

in particolar modo, delle specie che effettuano spostamenti di scarsa entità come, per esempio, gli anfibi, i rettili ed il resto della fauna minore.

- Modificazioni del paesaggio e dell'uso del suolo

Riduzione degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio agrario: la presenza di siepi, filari, boschetti, fossi, piccole zone umide ed incolti è importante per quasi tutte le specie di interesse conservazionistico animali e vegetali presenti in questo sito, caratterizzato da un'estesa attività agricola e la DGR 1419/2013 introduce la norma fondamentale del divieto di eliminazione degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio agrario di alta valenza ecologica. Da questo punto di vista, all'interno del Sito IT4030021 - ZSC - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo sono da considerare d'importanza prioritaria le formazioni lineari (siepi e filari), localmente poco rappresentate e complessivamente in non perfetto stato di conservazione, ed il reticolo idrografico minore, ben articolato e sviluppato nell'area. In alcuni settori della ZSC, la temporanea "non gestione" di alcuni tratti di reticolo idrografico minore (scoline, canali irrigui temporanei o perenni) ha permesso la stabilizzazione di fasce riparie ben strutturale (a dominanza di *Carex sp. pl.*, *C. serotinus*, *C. longus subsp. longus*) e di formazioni acquatiche dominate da *Butomus umbellatus* e altre elofite (*Typha latifolia* e *V. anagallis-aquatica subsp. anagallis-aquatica*).

La realizzazione della Tangenziale di Fogliano, nello specifico a livello del collegamento alla tangenziale esistente e presso lo svincolo con Via A. Frank, determinerà la rimozione di formazioni arboreo-arbustive di scarso valore ecologico che possono, comunque, offrire rifugio temporaneo a numerose specie faunistiche in un contesto fortemente antropizzato.

In particolare, lo svincolo di collegamento della nuova opera con la tangenziale esistente interesserà un'area all'interno del sito protetto in cui sono presenti invasi artificiali di raccolta liquami di un vicino allevamento di suini e la linea dell'alta tensione. Tale sito è caratterizzato da un'elevata presenza di sostanza organica che ha determinato lo sviluppo, attorno ai siti di raccolta liquami, di una vegetazione arborea- arbustiva a libera evoluzione il cui sottobosco è ricoperto di rovi (*Rubus ulmifolius*) ed ortiche (*Urtica dioica subsp. dioica*). Durante i sopralluoghi si è rilevata principalmente la presenza di noce (*Juglans regia*), sambuco (*Sambucus nigra*), pioppo (*Populus alba*) e olmo (*Ulmus minor*).

Nelle vicinanze, l'opera interesserà anche un fosso di raccolta acque ad uso agricolo caratterizzato dalla presenza di *Phragmitetum australis*, formazione chiusa, povera dal punto di vista floristico e tipica delle sponde di canali di scarsa qualità ecologica.

La riduzione degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio agrario avrà sicuramente un impatto negativo, in termini di perdita di habitat e possibile riduzione della popolazione, su tutte quelle specie animali che utilizzano tali aree come zone di transito, rifugio e caccia.

Riduzione della superficie a prato polifita: anche in seguito alle osservazioni al progetto presentato nel corso dei sopralluoghi è stato svolto un rilievo floristico per verificare la concreta presenza di prati polifiti, ascrivibili all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), nell'area interessata dalla nuova infrastruttura. La tutela e la salvaguardia dei prati stabili assume rilevanza strategica, oltre che per i motivi agronomici legati alla filiera del Parmigiano-Reggiano, anche per motivi naturalistico-ambientali, in quanto essi rappresentano habitat in grado di ospitare specie di flora e fauna rare o a rischio di estinzione. I rilievi sono stati effettuati lungo il tracciato della strada (Siti identificati come T1 e T4), in un sito riconosciuto, cartografato e gestito come Habitat 6510 (Sito T2), e nell'area di compensazione posta al di fuori del Sito della Rete

Natura 2000 situata fra Rio Rodano e Canale Secchia, ad est della ferrovia (Sito T3). E' stata, infine, rilevata la sponda del canale Secchia (Sito T5) che costeggia il Sito T1. Nello specifico, sono stati effettuati transesti di 50 m x 1m, questi sono stati completati da una analisi più estesa nel sito per rilevare eventuali specie non presenti nel transesto. Presso il Sito T1 sono, inoltre, stati rilevati tratti delle canalette di scolo che attraversano il prato nell'area del tracciato della strada.

Per il riconoscimento dell'Habitat 6510 si è fatto riferimento alla descrizione del Manuale di interpretazione degli habitat della Regione Emilia-Romagna riportata in "Habitat di interesse comunitario in Emilia-Romagna. L'aggiornamento della Carta degli Habitat nei SIC e nelle ZPS dell'Emilia-Romagna"(Bassi et al. 2015) (<https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/habitat-e-specie-di-interesse-europeo/habitat>).

Le specie rilevate nei prati esaminati possono essere ricondotte all'Associazione *Poa sylvicolae*-*Alopecuretum utriculatae* AA.VV, descritta nel vicino "SIC IT4030007 Fontanili di Corte Valle Re", e precedentemente ricondotta all'Habitat 6510 (Bassi, 2007). Mentre nei Siti T1 e T4 sono presenti tutte le specie indicatrici dell'associazione descritta da Bassi (2007) (*Poa trivialis* ssp. *sylvicola* e *Alopecurus rendleii* (sin. *Alopecurus utriculatus*), accompagnate costantemente da *Taraxacum officinale*, *Tragopogon pratensis*, *Ranunculus velutinus*, nel Sito T3 (area acquistata per attuare opere di compensazione) *Alopecurus rendleii* è sostituito da *Alopecurus mysuroides* e da altre Poacee legate a comunità pioniere nitrofile o sinantropiche come *Bromus sterilis*, *Bromus hordeaceus* e *Bromus lepidus* (neofita), oppure ad ambienti umidi o palustri come *Holcus lanatus*. Nel prato infatti sono presenti pozze temporanee, secche al momento del rilievo, contornate da *Phragmites australis*, *Equisetum telmateia* e *Ranunculus repens*. Nelle canaline di scolo che attraversano il prato del Sito T1, è stata rilevata *Rorippa palustris* (sin. *Nasturtium palustre*) (Brassicaceae) elencata nella lista IUCN della Regione Emilia-Romagna con grado di conservazione LC (Least Concern); è una pianta annuale pioniera dei fondali melmosi esposti dei canali, che tende, tuttavia, a scomparire non appena la vegetazione si consolida. Resta, tuttavia, incertezza nella determinazione a livello specifico per via della presenza della sola rosetta basale al momento del rilievo. Un'altra specie acquatica rilevata e relativamente rara in alcune aree della Pianura Padana, ma non inclusa nella lista rossa IUCN della Regione Emilia-Romagna è *Lysimachia nummularia* (Primulaceae) che è stata riscontrata nelle canaline di scolo del Sito T1 e lungo la sponda del canale Secchia del Sito T5. Delle altre specie indicate nelle osservazioni, solo *Bellevalia romana* poteva essere vista al momento del rilievo per via dell'incompatibilità stagionale.

In conclusione dagli elaborati emerge che, dei siti esaminati, il Sito T1, il Sito T2 e il Sito T4 possono essere ascritti all'Habitat 6510 sensu Bassi (2007). Il Sito T2 è già riconosciuto e cartografato come Habitat 6510 della ZSC, mentre i Siti T1 e T4 non lo sono. Negli elaborati si sottolinea, inoltre, che la nuova infrastruttura occuperà porzioni marginali degli appezzamenti indagati e che la superficie sottratta al potenziale Habitat 6510, non ancora sottoposto a tutela, risulta essere di 6.789 m² rispetto alla totale estensione del medesimo habitat potenziale presente all'interno della ZSC che è di 153.364 m² (nella porzione di interesse, a sud della via Vincenzo Monti). Quindi, se si considera la totalità delle superfici ad Habitat 6510 (potenziale, pari a 153.364 m², ed area già sottoposta a vincolo di tutela, pari a 31.799 m²), presente dentro i confini della ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo, si raggiungono i 185.163 m², di cui solo il 3.67% circa verrà sottratto per la realizzazione della nuova infrastruttura. La superficie a prato, potenzialmente ascrivibile all'Habitat 6510, interferita dalla costruzione della nuova tangenziale, sarà compensata, con rapporto

1:2, con la creazione di aree a prato polifita caratterizzate da una comunità vegetale paragonabile a quella dell'habitat in questione. L'individuazione e la successiva verifica della reale presenza dell'Habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) nelle zone potenziali identificate, consentirà agli enti preposti di procedere, eventualmente in un secondo momento, con la concreta tutela dei siti posti all'interno dell'area protetta, aumentando notevolmente la superficie condotta a prato stabile in modo permanente. Il prato del Sito T3 individuato come area di compensazione non presenta tutte le specie indicatrici dell'Habitat 6510 sensu Bassi (2007) e contiene molte specie ruderali e non si può, pertanto, ascrivere all'Habitat 6510. La Regione provvederà all'inserimento nel formulario standard del sito degli habitat di interesse comunitario che verranno realizzati in fase di compensazione non appena questi avranno raggiunto le caratteristiche richieste per poter essere definiti tali.

Fattori d'inquinamento e di disturbo ambientale

- Inquinamento del suolo

In fase di cantiere è possibile ipotizzare eventi accidentali di apporto di inquinanti nel suolo, sia direttamente per sversamento di sostanze utilizzate per la realizzazione delle opere, sia indirettamente per dilavamento e mobilizzazione degli inquinanti dai siti di stoccaggio e lavorazione al suolo, con possibili conseguenze negative per la vegetazione e la fauna.

Tali incidenze potenziali sarebbero comunque riconducibili ad eventi accidentali, quindi evitabili attraverso l'adozione di idonee misure di sicurezza previste nella gestione del cantiere, come descritto nel paragrafo dedicato "*2.C.3.2 Impatto dell'opera sul suolo e sottosuolo*".

Si ritiene dunque possibile escludere il rischio di inquinamento del suolo in fase di cantiere.

- Inquinamento dell'acqua

Le acque meteoriche di dilavamento di strade urbane ed extraurbane sono contaminate (gli inquinanti sulle superfici provengono dalla deposizione atmosferica durante i periodi di tempo asciutto, dal traffico veicolare - combustione dei carburanti, residui dell'usura di pneumatici, parti meccaniche e impianto frenante dei veicoli, corrosione della carrozzeria dei veicoli, etc. - , oltre che da rifiuti in prevalenza organici, dall'erosione del manto stradale provocato dal traffico veicolare, etc.) e, in assenza di interventi di mitigazione, producono un impatto molto negativo sulla qualità del ricettore e di conseguenza su tutto l'ecosistema ed esso associato. Essendo il Sito IT4030021 - ZSC - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo caratterizzato da un reticolo idrografico minore ben articolato è fondamentale prestare la massima attenzione alla progettazione di raccolta e gestione delle acque meteoriche; sovente infatti, queste pratiche causano insufficienze idrauliche nei ricettori, inquinamento del suolo e dei corpi idrici superficiali, contaminazione delle falde idriche.

Inoltre, la movimentazione di grandi volumi di terra può causare un intorbidimento, anche se temporaneo, delle acque del reticolo idrico con conseguente impatto negativo sulla presenza degli Anfibi, soprattutto di Urodela, che abbandonano il sito a causa delle difficoltà nel reperimento del cibo e, in tal modo, si espongono al pericolo di predazione con conseguente riduzione della popolazione.

Anche l'ittiofauna può risentire negativamente dell'intorbidimento delle acque, così come il Gambero di fiume (*Austropotamobius pallipes*), specie di interesse comunitario e considerato vulnerabile (stato di conservazione VU) dalla IUCN, particolarmente sensibile all'inquinamento ed all'intorbidimento

delle acque in cui vive.

Per la descrizione delle soluzioni progettuali adottate al fine di minimizzare gli impatti si rimanda al paragrafo “2.C.4.3 *Impatto dell’opera sulle acque sotterranee e superficiali*”.

- Inquinamento dell’aria

Negli elaborati è riportata una considerazione generale per cui, considerato che la realizzazione della Tangenziale di Fogliano andrà a snellire il traffico veicolare delle vie di comunicazioni esistenti nell’area, si ritiene che non si verifichi un aumento delle emissioni rispetto a quelle già esistenti.

Durante la fase di cantiere è possibile la produzione di polvere in seguito a scavi e movimentazione terra per la creazione della nuova infrastruttura stradale, si tratta comunque di un disturbo temporaneo che cesserà all’ultimazione dell’opera.

Per la descrizione delle soluzioni adottate al fine di minimizzare gli impatti si rimanda al paragrafo “2.C.2.2 *Impatto sulla componente aria sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio (compresa l’alternativa zero)*”.

- Inquinamento acustico (produzione di rumore/disturbo/vibrazioni)

La realizzazione della Tangenziale di Fogliano si inserisce in un contesto fortemente antropizzato in cui la fauna è già abituata alla presenza massiccia di veicoli in transito per le numerose vie di comunicazione che circondano e attraversano il Sito IT4030021, oltre alle attività dei mezzi agricoli presso gli appezzamenti di terreno coltivato presenti nell’area ed al transito periodico di treni lungo la linea ferroviaria. Si ritiene, quindi, che la realizzazione e la successiva fase d’esercizio dell’opera non determini un incremento del disturbo alla fauna rispetto a quello preesistente.

Si segnala, tuttavia, la possibilità di arrecare disturbo all’avifauna presente nel sito in quanto il rumore dei mezzi potrebbe alterare la percezione dei canti territoriali, i versi di richiamo e di segnalazione di pericolo, spingendo gli esemplari ad allontanarsi dal sito. Tale fenomeno è maggiormente impattante qualora ci si trovi in prossimità di zone di nidificazione.

Un disturbo affine si può evidenziare anche per gli Anfibi Anuri, in quanto il rumore dei mezzi potrebbe ridurre l’efficacia della segnalazione territoriale, alterando il successo riproduttivo delle specie. A ciò si deve sommare la scarsa capacità dispersiva di questi animali e l’aumento della pressione predatoria in un ambiente privo di rifugi.

Se, in generale la letteratura scientifica internazionale concorda nell’affermare che il disturbo sonoro può avere come effetti una modifica comportamentale (aumento dell’intensità e ampiezza della comunicazione sonora, atteggiamenti di attenzione) e, a livelli di disturbo superiori, una diminuzione del successo riproduttivo o della densità (Reijnen et al., 1995), in molti casi la soglia di risposta dell’animale dipende dall’entità del rischio che esso associa al rumore, più che al rumore stesso (Bowles, 1995). Alcune specie naturalmente soggette a forti inquinamenti acustici, quali gli uccelli ripariali e gli anfibi, hanno sviluppato strategie di comunicazione sonora efficaci in contesti di disturbo acustico (Dubois & Martens, 1984). In generale, sembrano poter sortire effetti significativi valori di emissione pari o superiori a 60 dB (Reijnen et al., 2006; Waterman et al., 2002; Brumm, 2004). In alcuni casi però, anche sopra tale soglia, gli effetti non necessariamente sono significativi in termini di riduzione della fitness individuale e di stato della popolazione, ma possono consistere solo

nell'aumento dell'intensità sonora del canto territoriale (Brumm, 2004) o l'aumento dello stato di stress (Reijnen & Foppen, 1995): fattori capaci di aumentare il costo energetico dell'insediamento in quel territorio, incidere quindi sulla selezione dell'habitat individuale, ma non necessariamente di ripercuotersi sulla densità della popolazione (Oberweger & Goller, 2001) .

- Inquinamento elettromagnetico/radiazioni

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

- Inquinamento termico

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

- Inquinamento luminoso

Un'illuminazione eccessiva determina, oltre l'inquinamento luminoso ed un inutile consumo di energia, anche l'alterazione delle attività di piante ed animali. Infatti, le luci artificiali possono rappresentare vere e proprie barriere per diversi gruppi di animali e, in particolare, si riscontrano forti ripercussioni sui chirotteri, animali notturni per eccellenza, con alterazioni a livello biologico ed ecologico. In particolare, si riscontra che l'illuminazione notturna provoca (Debernardi e Patriarca , 2010):

- Alterazione del comportamento dei Chirotteri sia nelle aree di caccia che durante gli spostamenti. Vi sono, infatti, specie disturbate fortemente dalla luce che, quindi, evitano i fasci di luce e le aree intensamente illuminate. La presenza dell'illuminazione artificiale può, quindi, allontanare i pipistrelli appartenenti a specie sensibili alla luce dalle usuali aree di foraggiamento con sottrazione di habitat e può essere particolarmente impattante nel caso dell'interruzione di corridoi (corso dei fiumi, margini del bosco, siepi ed alberature stradali, etc.) utilizzati per gli spostamenti in quanto crea una barriera insuperabile e causa un'ulteriore frammentazione degli habitat.
- Modificazione del comportamento delle specie preda (entomofauna) che vengono attratte in particolari aree dalle luci, soprattutto se si tratta di lampade con componenti ultraviolette e se si tratta di fonti luminose isolate. Spesso, si osserva un'elevata mortalità degli insetti per effetto del calore delle lampade, con conseguente minore disponibilità di prede per i Chirotteri nei siti abituali di caccia.
- Modificazione del comportamento dei possibili predatori, fra cui anche i rapaci diurni, che possono imparare a cacciare ben oltre l'imbrunire, determinando una predazione del tutto innaturale sui pipistrelli.

Il progetto della nuova Tangenziale di Fogliano prevede un impianto d'illuminazione pubblica solo in corrispondenza delle intersezioni, ovvero presso le 2 rotatorie e sullo svincolo d'innesto alla tangenziale esistente. Sono previsti 3-4 corpi illuminanti di tipo a led e a norma sulla corona esterna delle intersezioni. L'illuminazione prevista per la nuova infrastruttura è sicuramente meno impattante rispetto ad un'illuminazione completa della tangenziale e se ben mitigata non dovrebbe interferire negativamente con la biocenosi dell'area protetta.

La Regione Emilia Romagna con la legge regionale n. 19/2003, la direttiva applicativa di cui alla DGR.2263/2005 e la Circolare esplicativa, ha dettato norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico, stabilendo che tutti i nuovi impianti di illuminazione esterna, pubblica e privata, devono essere corredati da certificazione di conformità alla stessa legge e che

devono rispondere a precisi requisiti tecnici, identificati all'articolo 5.

- Inquinamento genetico

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

- Produzione di rifiuti e scorie

Le attività in progetto richiederanno lo smaltimento di materiale proveniente dagli scavi di terre e rocce non riutilizzabili e l'approvvigionamento di materiali idonei: considerata la tipologia di intervento, si prevede di movimentare materiale, terre e rocce, provenienti sia dagli sterri che dagli spessori di scotico e bonifica del piano di posa dei rilevati, oltre che volumi minori, derivanti da scavi connessi alla realizzazione di opere idrauliche. In particolare:

- materiali provenienti dall'esecuzione di scavi e sbancamenti;
- materiali da demolizione;
- scarti ferrosi.

Il progetto predilige, in linea generale, l'ottimizzazione dei processi produttivi e il massimo riutilizzo del materiale scavato, come descritto nella sintesi del progetto presentato. Le attività di cantiere saranno svolte secondo le vigenti normative di settore, ed i rifiuti eventualmente prodotti saranno gestiti in sicurezza come descritto nel paragrafo *"2.C.8.1 Impatto generato dalla produzione di rifiuti dell'opera in fase di cantiere"*.

- Rischio di incidenti

Rischio di incidenti dovuto al traffico veicolare: numerose sono le possibili conseguenze negative degli investimenti, basti ricordare i danni ai veicoli, il ferimento delle persone e la potenziale riduzione numerica delle popolazioni animali, in alcuni casi rappresentate da specie di particolare interesse conservazionistico. Rispetto a tale specifica tematica, il progetto, come illustrato nel paragrafo "Misure di mitigazione" introduce idonei accorgimenti finalizzati a consentire una permeabilità trasversale dell'infrastruttura per la fauna selvatica, tramite l'utilizzo dei manufatti previsti per garantire la permeabilità dell'opera, ed adeguate piantumazioni di "invito" in adiacenza dei relativi imbocchi, sui due lati della piattaforma.

Rischio di rilascio di sostanze tossiche per incidenti: secondo quanto prescritto dalle norme, il progetto prevede un sistema di raccolta chiuso per il drenaggio delle acque della pavimentazione stradale (caditoie stradali e collettori di linea che corrono al margine della banchina stradale): l'infrastruttura sarà dotata di un sistema di drenaggio e smaltimento acque di piattaforma di tipo "chiuso", mediante collettori che convoglieranno le portate agli impianti di prima pioggia, posti immediatamente a monte dei bacini di laminazione; a valle di tali manufatti, funzionanti in continuo, si avrà l'immissione nei recapiti finali.

Ciò consente di escludere contaminazioni delle acque e loro tramite, dei suoli, in caso di sversamenti causati da incidenti, come evidenziato al paragrafo *"2.C.4.3 Impatto dell'opera sulle acque sotterranee e superficiali"*.

2.C.5.3. Misure di mitigazione e compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste

Relativamente alle misure di mitigazione e compensazione dell'incidenza riportate parzialmente nel precedente paragrafo si riprendono quelle complessivamente e puntualmente indicate negli elaborati presentati, di cui si riporta una sintesi di seguito.

Negli elaborati presentati è stata predisposta una specifica *“Relazione tecnica e descrittiva opere a verde ed inserimento ambientale”* nella quale sono state descritte le tipologie di intervento a verde previste per l'intervento in progetto è stato evidenziato come il progetto delle opere a verde diventa l'occasione per rinaturalizzare un ambito antropizzato rafforzando gli elementi funzionali della Rete ecologica polivalente provinciale, corrispondenti a un *“corridoio ecologico planiziale”*.

La scelta delle specie vegetali da utilizzare negli interventi di mitigazione e compensazione ambientale è stata effettuata, innanzitutto, sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica d'intervento. In base al criterio fito-geografico è stato possibile stilare una lista di specie autoctone di previsto impiego e tale scelta garantirà una migliore capacità di attecchimento e maggior resistenza ad attacchi parassitari o a danni da agenti atmosferici (es. gelate tardive e siccità) consentendo al contempo di diminuire anche gli oneri della manutenzione, pervenendo, inoltre, a formazioni vegetali plurispecifiche in grado di permanere in campo anche al cessare delle prime cure manutentive.

Gli elementi di dettaglio riportati nella Relazione sopracitata sono poi stati ripresi all'interno dell'elaborato *“Inserimento Ambientale - VINCA”* nel quale sulla base della valutazione della significatività dell'incidenza ambientale del progetto sono state indicate, oltre alle opere a verde, le misure complessive di mitigazione e compensazione dell'incidenza delle opere previste.

Si riporta, pertanto, una sintesi delle misure di mitigazione e compensazione dell'elaborato *“Inserimento Ambientale-VINCA”*.

Rispetto alle **misure di mitigazione** - misure intese a ridurre al minimo o addirittura ad eliminare l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione - si evidenzia che:

- la scelta del **periodo e la durata dei lavori** sono fattori determinanti per ridurre il disturbo arrecato principalmente alla fauna presente nel sito; pertanto, a tal fine, si evidenzia la necessità di evitare o ridurre le attività di cantiere durante il periodo primaverile ed estivo, in quanto coincide con la fase riproduttiva delle specie faunistiche. Inoltre, in tale periodo dell'anno gli animali sono più erratici e le attività di costruzione dell'infrastruttura determinerebbero un maggiore impatto sulle loro abitudini;
- allo scopo di limitare la sottrazione di suolo adibito al cantiere e, contemporaneamente, ridurre le aree potenzialmente contaminabili, la viabilità del cantiere stesso verrà limitata al solo sedime del tracciato del progetto e in tal modo le aree di lavoro saranno raggiunte dai mezzi d'opera solo ed esclusivamente a partire dai due accessi individuati: uno all'inizio ed uno alla fine del tracciato;
- per ovviare ai possibili impatti negativi determinati dall'**inquinamento delle acque superficiali**, come evidenziato al paragrafo *“2.C.4.3 Impatto dell'opera sulle acque sotterranee e superficiali”*, la progettazione stradale prevede infrastrutture idrauliche e manufatti atti sia alla difesa idraulica del corpo stradale, sia alla tutela dell'ambiente e delle risorse idriche. Le acque della piattaforma stradale verranno trattate con appositi impianti per

ridurre la presenza di contaminanti e portate in bacini di laminazione scavati nel terreno, con fondo permeabile, che scaricano, attraverso una bocca tarata, nei canali superficiali attigui.

I fossi di guardia, così come gli attraversamenti idraulici, dovranno essere realizzati prima delle opere stradali così da limitare la possibilità di contaminazione tra le acque meteoriche dilavanti ed il reticolo idrografico naturale e, allo stesso tempo, evitare la costruzione di piste di cantiere all'interno delle vie d'acqua minori;

I bacini di laminazione previsti dal progetto lungo il percorso stradale avranno anche una funzione di migliorare la qualità delle acque grazie alla rimozione di sostanze sedimentabili, galleggianti e delle sostanze inquinanti ad esse associate. Tali zone verranno progettate con fasce filtro, ovvero sezioni di terreno densamente vegetate, che convogliano le acque in maniera laminare e provvedono ad un iniziale miglioramento della loro qualità.

Dei 4 bacini di laminazione previsti, uno all'interno della rotatoria dello svincolo di collegamento alla tangenziale esistente, uno in prossimità del raccordo stradale con Via A. Frank, uno vicino al Fosso Francesca e un altro presso il Rio Valcavi, i primi due bacini risultano contornati da infrastrutture artificiali e poco adatti ad ospitare, in sicurezza e senza il pericolo di uccisioni accidentali, la fauna minore legata agli habitat umidi; gli ultimi due invece, situati in prossimità di canali e zone meno trafficate, si prestano per essere progettati, oltre che per la raccolta e la laminazione delle acque piovane provenienti dal manto stradale, anche per assumere una “funzione naturalistica”. In pratica, avranno una forma più articolata, una porzione con maggiore profondità (almeno 1 metro) così da trattenere l'acqua per periodi più lunghi, e le sponde potranno essere gestite per favorire uno sviluppo naturale della vegetazione, così da incoraggiarne l'utilizzo da parte della fauna legata agli ambienti umidi. Inoltre, in questo modo, si instaurerà un processo di fitodepurazione delle acque, migliorandone la qualità prima del loro ingresso nel sistema idrico locale ed i bacini di laminazione potranno assumere un ruolo polifunzionale ed integrarsi in un contesto più naturale;

- per quanto riguarda l'**inquinamento dell'aria** verranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per ridurre l'inquinamento da polveri nelle aree circostanti il cantiere, come l'utilizzo di lavaruote, mezzi telonati, bagnature, l'utilizzo di tipologie di calce meno disperdenti in termini di polvere etc.... secondo quanto descritto al paragrafo “2.C.2.2 *Impatto sulla componente aria sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio*”;
- per mitigare gli effetti dell'**inquinamento luminoso** dovranno essere attuate e rispettate le direttive della Legge Regionale n. 19 del 29 settembre 2003: “Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico” in quanto, oltre a contribuire al risparmio energetico, tale misura può determinare la riduzione dell'impatto dell'illuminazione artificiale nei confronti dell'ambiente e della fauna in generale. Il progetto della nuova Tangenziale di Fogliano limita già l'illuminazione in prossimità degli svincoli di collegamento con le vie di comunicazione presenti, assicurando così tratti privi di luce in aree potenzialmente frequentate da specie “fotosensibili” ed evitando la creazione di una barriera continua che ostacola i movimenti della fauna.

Nelle zone illuminate il fascio di luce deve essere proiettato verso terra, generalmente con un angolo inferiore ai 70°, ed il dispositivo d'illuminazione deve essere posto alla minore altezza possibile, in modo da ridurre le zone illuminate inutilmente. E' preferibile l'uso di sorgenti luminose a LED ed apparecchi illuminanti con ottiche idonee al tipo di installazione, in grado di convogliare la luce solo ove strettamente necessario, riducendo i fenomeni di dispersione

luminosa (Debernardi et al., 2010). Inoltre, creando una fascia di arbusti ed alberi, di specie vegetali autoctone, tutto intorno agli svincoli ed alle circonvallazioni previste dal progetto della Tangenziale di Fogliano, si formerà una barriera naturale alla dispersione della luce artificiale, limitando ulteriormente gli effetti negativi sulla circolazione della fauna notturna.

Allo scopo di ridurre gli effetti negativi dovuti alla frammentazione del territorio a causa della presenza di nuove infrastrutture lineari, alla riduzione degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio agrario, nonché di limitare l'interferenza con l'Habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del magnopotamion o hydrocharition e le uccisioni accidentali della fauna, con conseguente allontanamento e riduzione delle popolazioni faunistiche, sono state inoltre individuate le seguenti misure di mitigazione:

- creazione di una fascia arbustiva e/o arboreo-arbustiva tampone lungo tutto il tracciato della nuova infrastruttura così da inserirla nel contesto ambientale in cui verrà realizzata. Le fasce vegetate a bordo strada, oltre a contribuire ad una diversificazione paesistica ed ambientale del territorio attraversato dall'opera, hanno anche la funzione di ripristinare la continuità ecologica e paesaggistica (ISPRA, 2010). Tali fasce di vegetazione verranno create tramite la piantumazione di specie vegetali autoctone, nel rispetto dei vincoli di distanza dall'opera stabiliti per legge dal Codice della Strada.

Per tale motivo si prevede di creare una fascia arbustiva articolata sul lato ovest della nuova Tangenziale di Fogliano, evitando macchie ad arbusto monospecifiche, all'apparenza ordinate e compatte, ma strutturalmente poco complesse e che portano alla omogeneizzazione del territorio, poco favorevole se si vuole consentirne la fruizione da parte della fauna locale. Si prevede, quindi, di formare una fascia ad arbusti composta da svariate specie e, grazie proprio all'alternanza delle differenti entità vegetali, si otterrà una buona variazione strutturale della vegetazione. Le specie vegetali che possono essere utilizzate, sul lato ovest dell'opera, in questo tipo d'intervento sono: *Ligustrum vulgare*, *Viburnum tinus*, *Sambucus nigra*, *Prunus spinosa*, *Corylus avellana*, *Cornus sanguinea*, *Cornus mas*, *Euonymus europaeus*, *Rosa canina*, *Frangula alnus*, *Rhamnus catharticus*, *Syringa vulgaris*, *Spirea Cantonensis*.

Sul lato est della nuova Tangenziale di Fogliano, nella porzione tra la strada e l'asse della ferrovia, sono stati previsti impianti di vegetazione arborea ed arbustiva a fasce e/o ad aree, con anche la presenza di radure, così da ottenere una maggiore complessità ambientale e favorire la formazione di ecotoni naturali, ovvero lo spazio intermedio tra due ecosistemi limitrofi, caratterizzati da una fauna e flora specializzate.

In prossimità delle infrastrutture (ferrovia e tangenziale) si potrà far sviluppare una macchia arbustiva, nel rispetto dell'art. 55 DPR 753/1980 "Nuove norme in materia di polizia sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie ed altri servizi di trasporto" e del Codice della Strada, mentre, allontanandosi da esse, si prevedono aree a bosco con un maggior sviluppo verticale. Le specie vegetali che si possono utilizzare a tale scopo sono: *Ligustrum vulgare*, *Viburnum tinus*, *Sambucus nigra*, *Prunus spinosa*, *Corylus avellana*, *Cornus sanguinea*, *Euonymus europaeus*, *Rosa canina*, etc. per quanto riguarda gli arbusti, e *Quercus robur*, *Quercus ilex*, *Quercus pubescens*, *Populus alba*, *Fraxinus excelsior*, *Acer campestre*, *Carpinus betulus*, *Ostrya carpinifolia*, *Ulmus minor*, *Fraxinus ornus*, etc. per ciò che riguarda gli alberi.

In prossimità dell'abitato di Via Anna Frank è stato previsto un gruppo arboreo con sesto di impianto fitto e presenza di specie di Acero, con lo scopo di limitare le concentrazioni di

particolato, quale il PM10, di origine veicolare. Alle specie di Acero la letteratura d'argomento specifico riconosce elevate capacità di abbattimento degli inquinanti. In corrispondenza delle intersezioni della tangenziale con le vie di comunicazione già esistenti sono previste delle rotatorie. Il centro della rotatoria sarà realizzato in modo che non sia visibile la parte opposta così che l'attenzione degli automobilisti e degli altri utilizzatori della strada sarà attirata dalla presenza fisica dell'isola centrale, mentre nelle aree più esterne della rotatoria, vicine alla viabilità, sono previsti tappezzanti bassi, in modo da non ostacolare la visibilità durante la guida.

La striscia di vegetazione che delimiterà, almeno in parte, l'infrastruttura rappresenterà un nuovo elemento lineare del territorio e potrà essere inquadrato come corridoio di connessione fra habitat naturali e seminaturali, consentirà la dispersione della fauna e flora locale e determinerà anche un aumento della complessità ambientale del Sito IT4030021.

La distribuzione, la qualità e la quantità delle siepi presenti in ambiente agricolo, può essere considerato uno dei più rilevanti fattori per l'incremento delle specie che si riproducono nell'agroecosistema. Molti animali, infatti, utilizzano gli elementi lineari del paesaggio, quali siepi, alberature, corsi d'acqua e lo stesso margine del bosco per riprodursi, foraggiare orientarsi nel territorio o semplicemente svolgere gli spostamenti giornalieri dal proprio rifugio alle zone di foraggiamento.

Un esempio rilevante riguarda i Chiroterri che utilizzano tali vie di volo per proteggersi in caso di maltempo, vento e possibili predatori (Erickson et al., 2003). In diversi paesi del nord Europa, la progettazione di nuove infrastrutture prevede il rinforzo di alberature e siepi stradali allo scopo di favorire il flusso della fauna in determinate zone, impedendone l'uccisione dai veicoli in transito (National Roads Authority, 2000).

La fascia tampone di vegetazione ai bordi della nuova tangenziale assume un ruolo centrale in prossimità dell'habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del magnopotamion o hydrocharition, in quanto avrà la funzione di filtro naturale degli inquinanti così da limitare la contaminazione delle acque dell'invaso. Nel contempo, tale fascia avrà, anche, lo scopo di creare uno spartiacque tra la strada e l'ambiente circostante e, se ben realizzata, consentirà a chiroterri ed uccelli di attraversarla evitando il rischio di collisioni con i veicoli in transito e di creare vie che convogliano la fauna verso i sottopassaggi predisposti. Creare una barriera di vegetazione lungo la nuova infrastruttura, su entrambi i due lati della strada, consentirà di creare percorsi alternativi e di incanalare la fauna verso il passaggio sicuro attraverso sottopassaggi e sovrappassi appositamente studiati. Le opere a verde contribuiranno, quindi, al rafforzamento degli elementi funzionali della Rete ecologica polivalente provinciale, corrispondenti a un "corridoio ecologico planiziale";

- nelle aree di mitigazione, circostanti la nuova infrastruttura, verrà conservata la presenza di prati stabili la cui composizione specifica è riconducibile all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

In tali zone non verranno realizzate le nuove formazioni sopra descritte, ma sarà predisposto un piano di gestione che preveda almeno uno sfalcio all'anno per il mantenimento dell'ecosistema prato, evitandone la naturale evoluzione ad arbusteto.

Sarà poi necessario che gli enti preposti procedano con la concreta tutela dell'area, aumentando la superficie protetta dell'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) nel Sito IT4030021;

- sistemazione del verde nei rilevati stradali con l'utilizzo del terreno di scotico, precedentemente accumulato presso le "aree di stoccaggio terre" individuate lungo la zona di cantiere, adeguatamente protetto per poter essere riutilizzato. Rinverdire le scarpate laterali del terrapieno favorisce l'inserimento dell'opera nel territorio, ha funzioni antierosive e di consolidamento delle pendenze, di copertura del suolo, oltre che di arredo stradale. A tale scopo è, ovviamente, auspicabile seminare miscugli di essenze erbacee autoctone;
- realizzazione di specifici manufatti atti ad impedire alle specie il libero accesso alle carreggiate attraverso la collocazione di apposite "barriere anti-attraversamento". Tali strutture, oltre alla fascia arboreo-arbustiva presente a bordo strada, devono essere pensate anche in funzione delle piccole dimensioni di anfibi e rettili, non solo per i grandi mammiferi, quali il capriolo (ARPA, 2010);
- creazione di sottopassi nel rilevato stradale per la fauna con la realizzazione di specifiche opere capaci di mitigare il fattore "barriera ecologica", garantendo ampie capacità di passaggio agli individui delle specie residenti sui due lati stradali. Si tratta della costruzione di appositi "sottopassi", che possono anche coincidere con i manufatti previsti alle intersezioni con il reticolo idrografico minore (ponticelli, scatolari, tubi sovradimensionati), purché consentano il passaggio della fauna con uno spazio sufficiente a lato dell'alveo. Il dimensionamento degli scatolari deve, per dove possibile, considerare animali di medie dimensioni, così da permettere il passaggio, oltre che agli anfibi ed a animali di piccola taglia, ad animali quali il capriolo (ARPA, 2010; ISPRA, 2010), ed *Emys orbicularis*, per la quale un piccolo tunnel per anfibi può risultare troppo angusto e buio, e, quindi, poco attrattivo. In alternativa a veri e propri by-pass per la fauna sarà sufficiente ampliare le dimensioni degli scatolari o dei tubi, utilizzati per il superamento di fossi e canalette minori, così da garantire un passaggio alla fauna, anche se pur meno attrattivo. Tali passaggi faunistici devono garantire una buona permeabilità dell'infrastruttura lungo tutto il suo sviluppo così da assicurare la continuità faunistica e la connessione fra le aree adiacenti. Questi passaggi saranno utili per tutta la fauna minore, dagli anfibi, ai rettili, nonché ai piccoli-medi mammiferi segnalati nel Sito IT4030021;
- si ritiene possibile considerare il sovrappasso già presente sulla tangenziale in prossimità della linea ferroviaria (lato ovest), come un "green bridge" - ovvero un cavalcavia caratterizzato dalla presenza di siepi e di altro tipo di vegetazione, privo di illuminazione artificiale e che collega i lati opposti di un'infrastruttura -, anche perché l'uso attuale collegato alle manutenzioni della linea ferroviaria potrà essere "spostato" approfittando della nuova pista prevista sul nuovo cavalcavia dedicata ai mezzi per le manutenzioni della rete di Bonifica, in adiacenza alla nuova viabilità. Sarà opportuno prevedere la piantumazione di arbusti autoctoni (*Ligustrum vulgare*, *Viburnum lantana*, *Sambucus nigra*, *Prunus spinosa*, *Corylus avellana*, *Cornus sanguinea*, *Euonymus europaeus*, *Rosa canina*, etc) in prossimità degli ingressi per creare una via di invito alla fauna (ARPA, 2010; ISPRA, 2010);
- creazione di bugs o bee hotels per favorire la presenza degli insetti pronubi ed utili agli ecosistemi. I bugs o bee hotels non sono altro che rifugi artificiali che simulano i luoghi di nidificazione e svernamento di numerose specie dell'entomofauna, ritenute utili per l'impollinazione e la lotta contro gli insetti nocivi per l'agricoltura. Tali strutture, se ben congeniate, possono essere utilizzate da api solitarie (*Melittidae*, *Colletidae*, *Halictidae*, *Andrenidae*, *Apidae*, *Megachilidae* e *Anthophoridae*), lepidotteri, sirfidi, coccinelle (*Coccinella* spp.), etc e pongono rimedio alla scarsità di luoghi di rifugio adatti a questi animali. Il

posizionamento dei bugs e/o bee hotels presso le aree riqualificate consentirà di rafforzare la componente di entomofauna utile al corretto funzionamento degli habitat, migliorandone l'attività d'impollinazione e salvaguardandone la biodiversità. I bugs o bee hotels si presentano come costruzioni in legno, fornite di diversi comparti al cui interno sono presenti diverse tipologie di materiale: corteccia, paglia, ceppi con fori da 2 a 10 mm, cannule di bambù, bacchetti di legna, pigne, foglie, mattoni forati, etc. L'entrata del nido deve essere protetta con una rete metallica, per non trasformare un rifugio per insetti in un luogo di predazione da parte di uccelli insettivori (es. picchio). La struttura va posizionata ad almeno 1 m di altezza, in un luogo asciutto, al sole, preferibilmente con esposizione ad est o sud-est ed è possibile affiancarle anche la piantumazione di specie autoctone di piante nettariifere per offrire, oltre al rifugio, anche le fonti di sostentamento;

- creazione di piccole cataste di legna e pietrame per favorire la presenza della fauna minore. Con il termine “fauna minore” si raggruppano numerose specie (molluschi, insetti, crostacei, aracnidi, pesci, anfibi, rettili e mammiferi), di medie-piccole dimensioni, che rappresentano più del 90% della biodiversità di un ecosistema ed assumono un ruolo fondamentale nell'arricchimento dell'ecosistema stesso. Allo scopo di favorire ed incrementare la presenza di fauna minore nel sito IT4030021, così da migliorare la qualità degli habitat presenti, è auspicabile creare cataste di legna, cumuli di ramaglie e materiale vegetale, e cumuli di pietre o muretti a secco nelle aree a bosco, in prossimità delle zone umide e in realtà rurali agricole. Nel contesto del Sito ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo, la creazione di questo tipo di rifugio bilancerà la potenziale perdita della fauna minore presente nell'area a seguito della realizzazione della Tangenziale. Tali strutture forniranno rifugio a molte specie di insetti, rettili, anfibi e micromammiferi, sia durante la fase riproduttiva che nella fase di svernamento o letargo. Le cataste di legna ed i cumuli di ramaglie possono essere costituiti dalle piante che vengono eliminate nella fase di cantiere per fare spazio alla nuova infrastruttura, così da recuperare ciò che viene scartato dandogli un nuovo ruolo. Anche per quanto riguarda la formazione di cumuli di pietre o muretti a secco potrà essere utilizzato il materiale di risulta degli scavi necessari per la creazione del nuovo tratto di tangenziale o per la realizzazione della nuova zona umida (invaso area di compensazione sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia (4)). Questa tipologia di rifugio può essere collocata lungo i boschi igrofilici presenti sul Rio Rodano e Rio Acque Chiare, nonché nelle neo formazioni create nelle aree sottoposte a riqualificazione e rinaturalizzazione, nelle aree a bosco in prossimità delle zone umide e in realtà rurali agricole.
- posa di cassette nido per uccelli e chiroterri in giovani formazioni forestali presenti nell'area adiacente la realizzazione dell'opera. Il Sito ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo non presenta ampie formazioni boscate mature che possono offrire riparo ad una cospicua parte della fauna a Chiroterri ed Avicola rilevata dell'area. Per sopperire alla mancanza di potenziali roost (rifugi), scarsi o assenti nei boschi artificiali, cedui giovani e coltivi, e con lo scopo di contrastare la continua diminuzione dei luoghi di rifugio temporaneo e di riproduzione disponibili per le specie forestali, si ritiene auspicabile l'installazione di cavità artificiali per uccelli (bird nest box) e pipistrelli (bat-box e bat board). Presso il Sito IT4030021, i nidi artificiali possono essere installati lungo i boschi igrofilici presenti sul Rio Rodano e Rio Acque Chiare, nonché nelle neo formazioni create nelle aree sottoposte a riqualificazione e rinaturalizzazione e sulle pareti degli edifici presenti nel sito (es. chiusa sul Canale Secchia). Si

prevede l'acquisto di un centinaio di cavità artificiali fabbricate con una base di segatura e cemento, che offrono notevoli vantaggi rispetto alle cassette nido di legno in quanto sono più durature e coibentate, ovvero forniscono un maggiore isolamento termico con minori fluttuazioni di temperatura al loro interno, offrendo così le condizioni idonee per la sopravvivenza degli animali. E' preferibile la posa di cassette nido con differente destinazione d'uso per evitare che gli uccelli occupino le bat box destinate ai Chirotteri. Quindi, si ritiene opportuno collocare i nidi artificiali a coppie, una bat box appaiata ad una cassetta nido per uccelli su alberi e/o edifici distanziati circa 10-20 m uno dall'altro. L'altezza ideale per il fissaggio dei nidi artificiali, con materiali elastici impiegati in agricoltura che consentono il regolare sviluppo dell'albero, è di 4-5 m, così da evitare il pericolo di eventuali predatori e rendere le strutture meno sensibili a possibili atti di vandalismo. Per l'installazione sono da preferire luoghi caldi e non troppo esposti al vento, non troppo ombrosi e scaldati dal sole mattutino e di mezzogiorno. I rifugi artificiali devono essere installati con orientamento differenziato (preferibilmente Sud-Ovest) per offrire una buona varietà di microclimi e di esposizione. L'esposizione al sole è da scegliere preferenzialmente in condizioni microclimatiche fredde, in modo da agevolare la termoregolazione degli animali, permettendo un minor dispendio energetico. Presso il Sito IT4030021, i nidi artificiali possono essere installati lungo i boschi igrofilici presenti sul Rio Rodano e Rio Acque Chiare, nonché nelle neo formazioni create nelle aree sottoposte a riqualificazione e rinaturalizzazione e sulle pareti degli edifici presenti nel sito (es. chiusa sul Canale Secchia). Si consiglia la scelta di cassette nido diversificate. Al fine di garantire il successo dell'intervento, i rifugi artificiali installati dovranno essere sottoposti a manutenzione annuale che prevede il recupero e la riparazione delle strutture danneggiate e la pulizia periodica, durante il periodo invernale di non utilizzo da parte degli animali, da eventuali residui vegetali e vecchi nidi di uccelli per consentirne il riutilizzo l'anno successivo;

- prevedere un piano di gestione degli sfalci delle rive dei fossi e dei canali con il Consorzio di bonifica per favorire l'entomofauna e la fauna minore in generale. I fossi e i canali irrigui sono ambienti ricchi di vita e la manutenzione necessaria deve considerare l'importanza della stagione riproduttiva della fauna. E' opportuno programmare gli interventi di manutenzione dei fossi e dei canali, evitando di intervenire, nella stessa stagione, su porzioni troppo grandi di habitat utilizzato dalla specie target; occorre, quindi, operare gli sfalci in modo da attuare tagli ad anni e porzioni alterne. In generale, gli sfalci andrebbero evitati almeno nel periodo fra metà maggio e metà settembre che corrisponde alla fase di deposizione e schiusa delle uova di *Emys orbicularis*, alla fase riproduttiva degli anfibi, nonché alla fase di sfarfallamento di numerosi invertebrati, fra cui Odonata, Ephemeroptera, Trichoptera, caratterizzati dalla fase larvale acquatica;
- potenziamento della vegetazione lungo i canali. Gli interventi di potenziamento della vegetazione lungo i canali tengono conto delle esigenze di manutenzione degli stessi. Si è, pertanto, previsto di potenziare la sola vegetazione arbustiva esistente, in continuità con la stessa. Prima di procedere al rinfittimento si indagheranno le cause della presenza di fallanze (es. varchi dovuti a esigenze di manutenzione o alla presenza di cavedagne, ecc.). Se queste risulteranno di natura contingente, si prevederà il rinfoltimento, si è tenuto conto di inserire in media 1 arbusto ogni 10 m di sponda. Tale intervento ha l'obiettivo di migliorare e/o consentire la ripresa della connettività ambientale creando corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua

esistenti, in un contesto fortemente antropizzato.

Le **misure di compensazione** proposte, non strettamente collegate con gli impatti indotti dal progetto stesso, ma realizzate a parziale compensazione del danno prodotto, specie se non completamente mitigabile, riguardano i seguenti aspetti:

- la ricostruzione di habitat interferiti (nel caso in esame prati stabili “assimilabili” all’habitat 6510)
- la rinaturalizzazione di aree attualmente agricole;
- l’ampliamento del Sito IT4030021

Per l’attuazione delle misure compensative si prevede l’acquisizione di terreni, attualmente ad uso agricolo, in parte per la realizzazione di prati stabili di compensazione dei prati stabili “assimilabili” all’habitat 6510 interferiti e in parte per poterne effettuare la rinaturalizzazione di aree attualmente agricole con piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate; ciò consentirà la riqualificazione naturalistica delle aree adiacenti alla tangenziale, il miglioramento e/o la ripresa della connettività ambientale e ricostituirà una fonte di cibo e rifugio per numerosi animali. Nel suo complesso, questa operazione ha, quindi, l’obiettivo di ripristinare ed ampliare quelle parti di territorio che sono state necessariamente modificate dall’opera e dalle operazioni che si rendono indispensabili per la sua realizzazione. La superficie complessiva acquistata e destinata all’intervento di rinaturalizzazione (interno ed esterno al Sito) per le opere di compensazione è di circa 10,20 ettari.

Si prevede nello specifico la rinaturalizzazione di 4 aree di seguito analizzate:

1) Area a nord del cantiere, delimitata a ovest dal Rio Acque Chiare ed a est dalla ferrovia: quest’area si presta alla costruzione di un ambiente complesso con formazioni vegetali differenti in base alla vicinanza o meno di corpi idrici e delle infrastrutture presenti. Nello specifico, lungo il Rio Acque Chiare si potrà rafforzare la fascia boscata igrofila presente con piantumazione di specie arboree ed arbustive autoctone adeguate; lungo le infrastrutture (ferrovia e tangenziale) si potrà far sviluppare una macchia arbustiva nel rispetto dell’art. 55 del DPR n. 753/1980 “Nuove norme in materia di polizia sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie ed altri servizi di trasporto” e del Codice della Strada, mentre nella zona restante potrà essere creato un bosco misto planiziale. In queste neoformazioni si insedierà a poco a poco, con lo sviluppo graduale della vegetazione, una ricca fauna tipica di queste formazioni boschive e della zona interessata dal progetto. Grazie alla presenza di quest’area rinaturalizzata si migliora la connessione tra Rio Rodano (est) e Rio Acque Chiare (ovest) in cui la fauna potrà circolare liberamente e, sfruttando il sovrappasso a fianco della ferrovia, potrà superare la tangenziale e raggiungere le aree a ovest della nuova infrastruttura.

2) Area tra lo svincolo della tangenziale in progetto e via A. Frank, delimitata ad ovest dalla tangenziale di Fogliano e ad est dall’asse della ferrovia: l’area interclusa o difficilmente raggiungibile dai mezzi agricoli si presta alla formazione di aree boscate. Anche in questo caso si osserverà l’occupazione dell’area da parte delle diverse specie faunistiche grazie alla migliore complessità e connettività ambientale. In questa area sono stati inoltre individuati 2 appezzamenti a prato stabile la cui comunità vegetale è riconducibile all’habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*). Le aree in questione sono rispettivamente di 1.194 m² (zona nord) e di 3.150 m² (zona a sud). In tali zone non verranno realizzate nuove formazioni vegetali, ma sarà preservato l’habitat potenziale

esistente e sarà predisposto un piano di gestione che ne preveda lo sfalcio almeno una volta all'anno per evitarne la naturale evoluzione ad arbusteto. Inoltre, lungo la linea ferroviaria, nel rispetto dell'art. 55 del DPR n. 753/1980 "Nuove norme in materia di polizia sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie ed altri servizi di trasporto", si prevede la creazione di una fascia a prato, di circa 8.800 m², che unisca le 2 zone individuate in cui è presente il potenziale habitat 6510. Le specie presenti nei 2 appezzamenti con il potenziale habitat 6510, con il tempo, si espanderanno nella zona mediana seminata a prato (e viceversa), arricchendo, ulteriormente, la comunità vegetale del sito.

3) Area centrale circostante l'Habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del magnopotamion o hydrocharition: tale sito lambito dalla costruzione della nuova infrastruttura rischia di rimanere isolato fra ferrovia e tangenziale. Nell'area è segnalato l'habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition; tuttavia, è caratterizzata da scarsa naturalità a causa di una spinta manutenzione delle rive dell'invaso ed è, quindi, auspicabile un intervento di riqualificazione che porti al ripristino delle caratteristiche naturali tipiche di questo habitat, creando una progressione vegetale simile a quelle naturali con il passaggio da uno strato erbaceo a quello arbustivo e poi arboreo. Si prevede, quindi, la piantumazione di specie autoctone per formare una prima fascia arbustiva ripariale con macrofite in prossimità dell'invaso. Tale fascia sarà circondata da un saliceto ripariale, composto dalle varie specie del genere Salix, che sarà connesso, a sua volta, con gli elementi connettivi già presenti sul territorio tramite una macchia arboreo-arbustiva. Con il tempo si osserverà la ripresa della naturale evoluzione della vegetazione legata ad un invasore con anche la colonizzazione da parte della vegetazione idrofita galleggiante. Una volta migliorata la formazione vegetale del sito, si verificherà spontaneamente l'utilizzo dell'invaso da parte della fauna anfibia e dell'avifauna legata alle zone umide.

4) Area Sud - Area posta tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia

L'area situata esternamente al confine del Sito IT4030021 e di particolare interesse in quanto caratterizzata da un appezzamento agricolo a prato, risulta difficilmente raggiungibile dai mezzi meccanici, se non tramite un ponte in cemento sul Canale Secchia in prossimità della chiusa. La rinaturalizzazione dell'Area Sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia consentirà il rafforzamento della funzione ecologica delle aree boscate lungo il Rio Rodano, nonché l'aumento di connettività fra le due sponde del corpo idrico. L'impianto di formazioni vegetali arboree ed arbustive, con la presenza anche di superfici a prato stabile, consentirà di ottenere una maggiore complessità ambientale e favorire la formazione di ecotoni naturali, ovvero lo spazio intermedio fra due ecosistemi limitrofi, caratterizzati da una fauna e flora specializzate.

L'area verrà suddivisa in tre ambiti:

- area nord: ove è prevista la creazione di un saliceto ripariale; all'interno di tale area si prevede la realizzazione di una depressione che possa andare a costituire una zona umida anche a carattere non permanente;
- area mediana caratterizzata dalla costituzione di un bosco misto planiziale;
- area a sud: con la realizzazione di un prato stabile che possa evolvere verso l'habitat 6510;

In particolare, la parte in prossimità della chiusa può essere destinata alla creazione di una zona a prato, per circa 4.000 m². Il sito è già caratterizzato dalla presenza di un prato polifita,

tuttavia, i risultati delle indagini floristiche indicano che tale area non può essere ascrivibile all'Habitat 6510, in quanto non presenta tutte le specie indicatrici e contiene molte specie ruderali. Il prato esistente verrà arricchito in specie e dopo l'area verrà lasciata alla successione spontanea e, data la composizione specifica molto prossima a quella dell'habitat 6510, ci si può aspettare che evolva spontaneamente verso questa comunità. La creazione di una zona a prato polifita assume il ruolo di misura di compensazione della realizzazione della Tangenziale di Fogliano in quanto ripristina la superficie a prato, potenzialmente riconducibile all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), interferita direttamente dall'infrastruttura. Tale area si presta anche alla creazione di una nuova zona umida, funzionale ed utile alla ricca fauna presente e strettamente legata a tali tipologie di habitat. Attorno all'invaso si può prevedere la piantumazione di specie autoctone per formare una prima fascia arbustiva ripariale con macrofite che sarà circondata da un saliceto ripariale, composto dalle varie specie del genere *Salix*, che, a sua volta, sarà circondato dalle tipologie vegetazionali sopra descritte. In questo modo si verrà a ricreare la progressione vegetale presente in un contesto umido naturale e si favorirà la fusione di un contesto "artificiale" con quello naturale. La creazione di una nuova zona umida assume il ruolo di misura di compensazione della realizzazione della Tangenziale di Fogliano in quanto, potenzialmente, essa interferisce indirettamente con l'Habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del magnopotamion o hydrocharition presente nelle sue immediate vicinanze. Nonostante si sia osservata una scarsa valenza naturalistica dell'invaso, è opportuno rafforzare la presenza di questo tipo di ecosistema sul territorio, così da favorire la presenza di tutte quelle specie, vegetali ed animali, legate all'acqua stagnante. I lavori per la creazione della nuova area umida potranno avere inizio ancor prima della conclusione della costruzione della Tangenziale, così da fornire un'alternativa utile alle specie disturbate dall'attività umana

Riguardo all'ampliamento del Sito IT4030021 all'area 4) Area Sud - Area posta tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia, una volta terminata l'opera e la realizzazione delle misure di mitigazione e compensazione indicate, sarà possibile attuare tutte le procedure necessarie per richiedere l'ampliamento della zona protetta IT4030021 - ZSC - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo, allo scopo di inglobare le aree rinaturalizzate non situate all'interno dei suoi confini. Nello specifico, l'area racchiusa fra il Rio Rodano ed il Canale Secchia, che verrà acquistata e in cui verrà creata ex novo una zona umida circondata da vegetazione arboreo-arbustiva, con il tempo assumerà un notevole valore ecologico. Per tale motivo, sarà necessario tutelare questa zona, inserendola dentro al confine della ZSC, così da preservarne le qualità ambientali nel lungo periodo.

In conclusione la superficie complessiva acquistata e destinata all'intervento di rinaturalizzazione (interno ed esterno al Sito) è di circa 24 ettari, suddivisa tra ambiti di compensazione e di mitigazione:

- a mitigazione degli effetti indotti, il progetto propone una riqualificazione generale dell'ambito interessato attuata tramite la riproposizione di elementi e formazioni vegetazionali (filari, boschetti, fasce boscate, arbusteti, radure e prati, laghetti con formazioni riparie, ...) tipici del contesto, e la previsione di sottopassi faunistici, adeguati a mitigare l'infrastruttura, sotto il profilo paesaggistico ed ecologico, anche in riferimento alle connessioni ecologiche. La superficie interessata dalle opere di mitigazione e ambientazione è pari a circa 13,70 ha ;

- a compensazione delle incidenze evidenziate il progetto prevede l'acquisizione di aree attualmente ad uso agricolo utilizzate in parte per la realizzazione di prati stabili di compensazione dei prati stabili "assimilabili" all'habitat 6510 interferiti e in parte per poterne effettuare la rinaturalizzazione di aree attualmente agricole con piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate al fine di favorire lo sviluppo di habitat naturali adeguati al contesto e di rafforzare le connessioni ecologiche del territorio. Considerando che la superficie interessata dalle opere di compensazione è pari a circa 10,20 ha e che l'area sottratta al Sito Natura 2000 è circa di 5 ha, si ottiene un rapporto di compensazione 1:2; tra queste aree anche quelle potenzialmente riconducibili all'habitat 6510 (0.68 ha) verranno compensate con un rapporto di compensazione 1:2.

I risultati attesi in seguito all'attuazione delle opere di mitigazione e compensazione previste in sintesi sono i seguenti:

le aree di compensazione individuate sono localizzate all'interno di Rete Natura 2000 e nelle immediate vicinanze, come prescritto dalla Direttiva Habitat. Le aree acquisite sono attualmente ad uso agricolo e saranno sottoposte ad opere di rinaturalizzazione e/o riqualificazione con lo scopo di ampliare e migliorare lo stato di conservazione degli habitat di interesse comunitario presenti nel sito protetto, nonché di creare nuove aree boscate per il potenziamento della rete ecologica esistente.

La funzionalità ecologica delle aree proposte sarà garantita, oltre che dalla creazione dell'habitat vegetazionale e dalla successiva ricolonizzazione da parte della fauna del Sito, anche dalla continuità di tali aree con gli habitat forestali presenti, ampliando di fatto le fasce boscate esistenti e rafforzando il corridoio ecologico fluviale e planiziale in prossimità della nuova infrastruttura. Nel progetto, quindi, sono previste fasce di ambientazione, rinaturalizzazione di aree agricole e sottopassi per la fauna in corrispondenza dei corsi d'acqua al fine di mitigare e compensare le criticità legate alla infrastruttura e al tempo stesso di potenziare la rete ecologica. Nello stesso modo, tali misure consentono di aumentare la complessità ambientale, creando, così, nuovi collegamenti naturali fra zone ora caratterizzate da pochi elementi connettivi (siepi, filari, boschetti, ecc.).

Nello specifico, le misure previste Area a nord del cantiere (1) consentono di migliorare la connessione tra Rio Rodano (est) e Rio Acque Chiare (ovest), così che la fauna possa circolare liberamente e, sfruttando il sovrappasso a fianco della ferrovia, possa superare la tangenziale e raggiungere le aree a ovest della nuova infrastruttura, anch'esse sottoposte ad un processo di rinaturalizzazione (Area 2 tra lo svincolo della tangenziale in progetto e via A. Frank). Si otterrà, quindi, il rafforzamento/ampliamento della fascia boscata igrofila lungo il Rio Acque Chiare; la creazione di più aree a bosco misto planiziale che sfumerà in macchia arbustiva lungo le infrastrutture (ferrovia e tangenziale). In tal modo si otterranno formazioni vegetali articolate e complesse, connesse fra loro.

Gli appezzamenti a prato stabile, la cui comunità vegetale è riconducibile all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), presenti nell' Area fra tra lo svincolo della tangenziale in progetto e via A. Frank (2) saranno preservati ed ampliati con la creazione di una fascia a prato, di circa 8.800 m² .

Presso l'Area centrale circostante l'Habitat 3150 - Laghetto Eutrofico (3), l'intervento di riqualificazione porterà al ripristino delle caratteristiche naturali tipiche dell'habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition, con una progressione vegetale

simile a quelle naturali con il passaggio da uno strato erbaceo a quello arbustivo e poi arboreo. Con il tempo si osserverà la ripresa della naturale evoluzione della vegetazione legata ad un invaso con anche la colonizzazione da parte della vegetazione idrofita galleggiante. Una volta migliorata la formazione vegetale del sito, si verificherà spontaneamente l'utilizzo dell'invaso da parte della fauna anfibia e dell'avifauna legata alle zone umide.

La rinaturalizzazione dell'Area Sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia (4) consentirà il rafforzamento della funzione ecologica delle aree boscate lungo il Rio Rodano, nonché l'aumento di connettività fra le due sponde del corpo idrico. L'impianto di formazioni vegetali arboree ed arbustive, con la presenza anche di superfici a prato stabile, consentirà di ottenere una maggiore complessità ambientale e favorire la formazione di ecotoni naturali, ovvero lo spazio intermedio fra due ecosistemi limitrofi, caratterizzati da una fauna e flora specializzate. In tale area è previsto il rafforzamento/ampliamento della fascia boscata igrofila lungo il Rio Rodano, in cui è presente l'habitat 92A0 – Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba* di interesse comunitario, la creazione di una nuova zona umida che con il tempo potrà evolvere naturalmente in habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition, e la formazione di una zona di 4.000 m² a prato polifita stabile, la cui comunità vegetale sarà riconducibile all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

Le misure che prevedono la creazione di bugs o bee hotels, la posa di piccole cataste di legna e pietrame, nonché di cassette nido per uccelli e chirotteri, permetterà di fornire rifugi artificiali, sia durante la fase riproduttiva che nella fase di svernamento o letargo, a differenti componenti della fauna: dall'entomofauna, alla fauna minore (molluschi, insetti, crostacei, aracnidi, pesci, anfibi, rettili e mammiferi), dagli uccelli ai chirotteri. Fornire rifugi in realtà (quali boschi artificiali, cedui giovani e coltivi) caratterizzate da scarsa disponibilità di ripari, consentirà di rafforzare la presenza della fauna utile al corretto funzionamento degli habitat, salvaguardandone la biodiversità. In modo analogo, una corretta gestione degli sfalci delle rive dei fossi e dei canali ha lo scopo di favorire l'entomofauna e la fauna minore in generale. Il potenziamento della vegetazione lungo i canali ha l'obiettivo di migliorare e/o consentire la ripresa della connettività ambientale incrementando i corridoi ecologici lungo i corpi d'acqua esistenti, in un contesto fortemente antropizzato.

Pertanto, in conclusione, dagli elaborati emerge come l'intervento determina una incidenza negativa significativa e nel progetto presentato sono previste adeguate misure di mitigazione e di compensazione dell'incidenza delle opere.

2.C.6. Paesaggio, patrimonio culturale e architettonico questo titolo mi pare adeguato alle descrizioni

2.C.6.1. Inquadramento paesaggistico, patrimonio culturale e architettonico

Nel SIA vengono riportati i seguenti caratteri strutturanti il paesaggio dell'area di interesse:

- l'area pianeggiante è caratterizzata da un'orizzonte aperto per la presenza di colture prevalentemente a seminativo con inserti a vigneto. Nelle viste verso sud è a tratti percepibile il profilo delle colline, dalle porzioni territoriali in cui la visibilità si apre oltre gli elementi tridimensionali interposti (edificato sparso, vegetazione);
- la maglia agricola dell'appoderamento che definisce appezzamenti medio piccoli per lo più a

seminativo con inserti a frutteto, si appoggia ancora al disegno storico, segnato più che dal persistere di elementi della centuriazione, imperniata sull'asse della via Emilia, dalla dinamica dei corsi d'acqua e delle loro storiche divagazioni e regolazioni; ad esso si sovrappongono in maniera meno coerente le urbanizzazioni più recenti;

- alla geometria definita dalla struttura fondiaria e dalla rete dei canali si riferiscono l'assetto urbanistico dell'edificato consolidato (frazioni di Due Maestà e Fogliano) e la "viabilità storica" superstite (via E. Fermi, via A. Frank); l'edificato sparso in ambito rurale, anche di valore storico e testimoniale, si concentra lungo la viabilità o nelle aree agricole accessibili indirettamente da essa;
- risultano invece sovrapposti al territorio, senza relazioni con l'assetto consolidato, sia il tracciato della Tangenziale sud-est (margine nord dell'area di intervento) che quello della linea ferroviaria Reggio Emilia Scandiano;
- l'articolato sistema delle acque, con le aree vegetate connesse, è elemento determinante del paesaggio, come l'andamento orizzontale dei seminativi e prati stabili, su cui tali elementi rilevano, insieme alle rare formazioni a boschetto attorno alle corti rurali e ad elementi arborei isolati. Le aree di maggior qualità paesaggistica e pregio naturalistico ed ambientale, sono quelle perifluviali lungo i rii "naturali" (rio Lodola – Rodano, rio Acqua Chiara); di minor interesse naturalistico i canali "artificiali" (canale di Secchia), privi di vegetazione, ma con un ruolo paesaggistico determinato dalla posizione rilevata sul piano di campagna e dalla presenza di "manufatti idraulici storici" tuttora utilizzati. La matrice del paesaggio appare quindi segnata dalla presenza dei corsi d'acqua sia come elementi di permanenza con ruolo morfogenetico, che dal punto di vista percettivo, in quanto essi risultano percepibili come elementi tridimensionali;
- sempre ai rii "naturali" si riconosce il ruolo di "corridoi ecologici" tra l'area di alta pianura e collina e la bassa pianura a nord del capoluogo; un importante ruolo nella Rete ecologica locale è riconosciuto all'intero ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento, compreso tra rio Lodola e Rio Acqua Chiara, individuato come "nodo ecologico" in corrispondenza del Sito Natura 2000;
- gli elementi antropici del territorio sono rappresentati principalmente dagli insediamenti, che in prossimità del sedime del nuovo tracciato sono rappresentati dagli abitati di Due Maestà posta all'intersezione con via A. Frank, a nord del Canale di Secchia, e Fogliano, più sviluppata, posta a sud del Canale. L'abitato di Due Maestà mostra un nucleo più antico (Centri Storici e nuclei di impianto storico) ed alcuni immobili di interesse storico architettonico ("Edificio di valore storico architettonico" evidenziato dalle Schede di censimento del PSC). Il tessuto urbanistico di Fogliano mostra un impianto geometrico e regolare, imperniato a pettine sulla via E. Fermi (SP 467); il tessuto edilizio appare di sviluppo abbastanza recente ad eccezione di alcuni immobili o complessi di valore storico tipologico o architettonico ("Complesso di valore storico architettonico" evidenziato dalle Schede di censimento del PSC);
- l'insediamento sparso è rado, in gran parte storico (con tutele del PSC) e rurale; sono identificati alcuni "Complessi di valore storico architettonico" lungo la via A. Frank e nelle aree agricole a ovest e a sud di Fogliano. Altri elementi di permanenza sono i "manufatti idraulici di interesse storico" e gli "Immobili non rurali di interesse" (produttivi o di servizio: Stazioni di Fogliano e Due Maestà; religiosi: Oratorio di S. Colombano. La chiesa di San Colombano Abate, nella frazione di Fogliano è l'unico tra questi beni oggetto di vincolo "ope legis" ai sensi del D. Lgs.

42/2004 come “Bene di interesse culturale non verificato” (ID 137654).

2.C.6.2. Impatto dell’opera sul paesaggio e sul patrimonio culturale e architettonico

Fase di cantiere

Le relazioni con il sistema paesaggistico e, quindi, i potenziali impatti derivanti dalla fase di cantiere, possono essere ricondotti al fattore "occupazione/sottrazione-alterazione diretta" di risorse (temporanea o permanente) ed al fattore "intervisibilità" (intrusione visiva temporanea e limitata all'esecuzione dei lavori).

Per quanto riguarda il primo fattore, gli impatti sul paesaggio in fase di cantiere sono quindi da relazionarsi alla transitoria occupazione di suolo delle cantierizzazioni, della viabilità di cantiere ed alla conseguente presenza di uomini e mezzi. In generale, al fine di consentire il passaggio dei mezzi di cantiere limitando l’occupazione di suolo agricolo, non si prevede di aprire nuove piste di cantiere ma di sfruttare il sedime della futura infrastruttura, da utilizzarsi quale percorso per i mezzi di cantiere. In relazione all’intervisibilità si possono evidenziare relazioni seppure temporanee, con la qualità del paesaggio, durante lo svolgimento dei lavori, ed eventuali interferenze, legate alla percezione del paesaggio dalle frange edificate presenti nell'immediato intorno delle aree di lavoro. Tali impatti visivi e percettivi delle aree di cantiere da parte della popolazione locale saranno comunque limitati nel tempo.

Devono, inoltre, essere considerati gli impatti percettivi delle lavorazioni utili alla realizzazione dell’infrastruttura per quanto riguarda gli utenti delle viabilità d’ambito, anche se come evidenziato la visibilità dalle strade è limitata dalla presenza di vegetazione e degli insediamenti: si ritiene dunque poco significativa l’incidenza degli impatti relativi.

A lavori ultimati si procederà con il ripristino delle aree interessate all’uso agricolo originale o saranno integrate nelle opere di mitigazione.

Fase di esercizio

Nel SIA si evidenzia come rispetto agli aspetti paesaggistici il tracciato di progetto interferisce direttamente con alcuni elementi di sensibilità:

- “Aree di tutela ai sensi dell'art. 142 D. Lgs 42/2004 comma 1 c)” riferite al torrente Acqua Chiara, in due specifiche situazioni:
 - il ramo nord dello svincolo e le opere di “ambientazione” del progetto interessano le fasce di 150 m oggetto di tutela in un’area esterna al vero e proprio ambito perfluviale, con vegetazione riparia, come leggibile allo stato attuale: tale area è ad oggi agricola coltivata a seminativo, priva di elementi di vegetazione o di interesse particolare.
 - il previsto allargamento a nord del sedime della Tangenziale, necessario per l’innesto della corsia di accelerazione, che comporta il potenziamento a nord del manufatto di scavalco esistente da parte delle Tangenziale sud-est sul rio, amplificando l’interferenza esistente sull’ambito tutelato.
- “Aree di tutela ai sensi dell'art. 142 D. Lgs 42/2004 comma 1 c)” riferite al torrente Rodano

- Lodola, in aree esterne all'ambito perifluviale con vegetazione riparia, separate da esso dalla presenza della ferrovia, attualmente agricole e coltivate a seminativo/frutteto, prive di elementi di vegetazione di interesse e di rapporti percettivi con il rio; sono elementi di attenzione i manufatti idraulici storici correlati al rio, di collegamento/scavalco del Canale di Secchia (entrambi posti ad est della ferrovia) e gli edifici di interesse storico testimoniale della Stazione di Fogliano e dell'Oratorio di S. Colombano.
- "Aree di tutela ai sensi dell'art. 142 D. Lgs 42/2004 comma 1 c)" riferite al rio Lavacchiello – rio di Fogliano, che viene superato tramite un ponticello; nel tratto interessato il rio è appena visibile rispetto all'area coltivata adiacente e non presenta vegetazione di corredo lungo le sponde. Tali aree agricole, in corrispondenza del sito di intervento, presentano i medesimi caratteri delle aree di campagna coltivata adiacenti e non mostrano caratteri paesaggistici particolari.

Rispetto agli elementi di interesse storico culturale o testimoniale individuati nell'area analizzata, si riportano le seguenti considerazioni:

- gli "Immobili non rurali di interesse" individuati dal PSC riferiti alle seguenti tipologie non sono interferiti dal progetto:
 - architettura religiosa: edifici di valore testimoniale (Oratorio S. Colombano);
 - edifici produttivi o di servizio: edifici di valore tipologico (Stazione di Fogliano, Stazione di Due Maestà);
 - architettura religiosa: edifici di valore tipologico (chiesa di San Colombano Abate, nella frazione di Fogliano);
- i "Centri Storici e nuclei di impianto storico" individuati dal PSC (nucleo storico dell'abitato di Due Maestà) non sono interferiti dal progetto;
- i "Complessi di valore storico tipologico" individuati dal PSC (nuclei lungo via A. Frank e nell'area agricola tra via A. Frank stessa e il corso del rio Rodano, ad est della ferrovia) non interferiti dal progetto;
- "Viabilità storica" (PTCP-PSC) in riferimento alla SP 467 via E. Fermi (innesto con rotatoria a sud) SP 66, via A. Frank (intersezione con rotatoria), via Campana (viabilità locale di accesso alla stazione di Fogliano): il progetto proposto prevede una rotatoria di innesto a sud sulla via E. Fermi e una rotatoria per l'intersezione con via A. Frank (ne devia leggermente il tracciato, in maniera puntuale, al fine di permettere un accesso geometricamente adeguato dai due rami ad est e ovest); dato il ruolo che tali assi di viabilità (SP 467 via Fermi e SP 66 via Frank, di collegamento con Scandiano) svolgono nella rete locale, si ritiene che tale trasformazione sia ammessa dalla norma e compatibile con essa. L'interferenza più significativa è sulla via Campana, il cui sedime viene intersecato e interrotto dalla nuova viabilità; il progetto prevede sistemazioni a terra e opere a verde atte a mitigare tale impatto;
- "Sistema delle bonifiche storiche e sistema storico delle acque derivate e delle opere idrauliche" individuati dal PSC:
 - "canali storici": il tracciato di progetto interseca il Canale di Secchia ("canale storico") e lo oltrepassa con un apposito manufatto idraulico, senza modificarne il tracciato né interrarlo;
 - "manufatti idraulici di interesse storico": sono presenti due manufatti lungo il corso del rio Lodola – Rodano, uno in corrispondenza dell'intersezione con il Canale di Secchia a nord

(con manufatto a “botte”), e nel punto di collegamento tra i due corsi d’acqua leggermente più a sud: nessuno dei due manufatti è interessato da opere di progetto;

- quale “Bene Culturale” perimetrato (ex art. 2 e 10 D. Lgs. 42/2004) è individuata la Chiesa di San Colombano Abate a Fogliano; anche tale bene non è interessato direttamente dal progetto.

Non sono dunque previsti impatti riferibili alle categorie di beni elencati. Quanto alla viabilità storica interferita, il progetto prevede sistemazioni a terra (viabilità pedonale per accesso alla Stazione di Fogliano e all’Oratorio adiacente) e opere a verde (area prativa con filari alberati che evidenziano l’ambito della stazione e dell’Oratorio) atte a mitigare tale impatto.

Inoltre, si evidenzia quanto segue:

- il nuovo tracciato si sovrappone alla maglia agraria storica con una geometria dettata dalla esigenza di minimizzare la frammentazione del territorio ed il consumo di suolo agricolo, allineandosi alla linea ferroviaria;
- dalle sezioni tipo di progetto si evince che pur essendo rialzato rispetto all’attuale piano di campagna, il rilevato sarà piuttosto ridotto, con effetti positivi rispetto alla visibilità del paesaggio e degli elementi che lo caratterizzano, quali l’ambito perifluviale del rio Lodola – Rodano evidenziato tridimensionalmente dalla presenza della “foresta a galleria”, in relazione alle viste dall’area insediata di Fogliano e Due Maestà; in merito, si evidenzia che la presenza di elementi vegetazionali e nuclei agricoli con corredo vegetazionale presenti nel territorio riduce comunque la profondità della visuale;
- rispetto agli elementi antropici presenti sul territorio, il nuovo tracciato si trova in prossimità delle frange est delle frazioni di Fogliano e Due Maestà che ne hanno una visibilità ravvicinata, ma mediata dalla vegetazione esistente; sono comunque previsti elementi di mitigazione percettiva della nuova infrastruttura, al fine di limitarne la visibilità ed il peso percettivo, anche in relazione alla presenza dei corsi d’acqua.

Pertanto, in considerazione di quanto sopra riportato rispetto alla sensibilità paesaggistica del territorio attraversato, pur rimandando alle specifiche analisi riportate nell’elaborato “*Relazione paesaggistica*”, nel SIA si evidenzia che non si prevedono effetti negativi significativi; si rileva comunque l’opportunità di prevedere elementi di mitigazione al fine di ridurre/contenere gli effetti negativi seppure poco significativi conseguenti alla realizzazione del tracciato.

A tale riguardo, come illustrato puntualmente nel paragrafo “*2.C.5.3 Misure di mitigazione e compensazione dell’incidenza delle opere/attività previste*”, il progetto prevede opere a verde disposte lungo il tracciato, in gran parte tra la nuova strada e la ferrovia, che per una porzione si estendono ad est tra la ferrovia ed il canale di Secchia; tali opere comprendono:

- la creazione di aree boscate/formazioni arboree arbustive (in riferimento ai vincoli di distanza dalle infrastrutture presenti) di dimensioni superiori alle superfici sottratte al Sito tutelato;
- la creazione di habitat umidi, praterie, boschetti, fasce boscate e macchie che arricchiranno l’ambito in termini di habitat disponibili;
- la creazione di sottopassi faunistici per ridurre la frammentazione ecologica;
- il superamento di fossi o canali evitando la cementificazione del letto del corso d’acqua utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica come la realizzazione di canalette in legno e/o pietrame;

- la sistemazione del verde e con siepi arbustive dei rilevati stradali.

In particolare, rispetto alla tutela dei caratteri paesaggistici dei corsi d'acqua per gli ambiti perfluviali dei rii:

- Acqua Chiara (in prossimità dello svincolo a nord sulla tangenziale, le fasce laterali di 150 m sono interessate dalle opere di “ambientazione e compensazione” del progetto; inoltre il corso d'acqua è interessato dall'allargamento verso nord della sezione della Tangenziale sudest esistente per l'innesto della corsia di accelerazione): in tutta l'area tra il corso d'acqua e la ferrovia, a nord della Tangenziale è prevista una serie di interventi di rinaturalizzazione finalizzati alla formazione di un'area boscata;
- Rio Rodano - Lodola (le fasce laterali di 150 m sono interessate sia dalle opere di “ambientazione e compensazione” del progetto che dal tracciato; il corso d'acqua non è mai interferito dal progetto): tutta l'area tra tracciato e ferrovia è interessata da interventi di rinaturalizzazione per la formazione di arbusteti di diverse tipologie;
- Rio Lavachiello - Rio di Fogliano (sono interessati sia il corso d'acqua che le fasce laterali di 150 m sia dal tracciato che dalle opere di “ambientazione e compensazione”): nell'area tra tracciato e ferrovia sono previsti interventi di rinaturalizzazione per la formazione di arbusteti di diverse tipologie, mentre sul lato ovest è prevista una fascia arbustiva di mitigazione.

2.C.7. Rumore

2.C.7.1. Inquadramento acustico

La caratterizzazione delle sorgenti ante operam, presenti nell'ambito di analisi è stata effettuata mediante indagine acustica strumentale e contemporanea esecuzione dei rilievi di traffico. La situazione acustica è stata poi analizzata in base agli scenari di riferimento tramite simulazioni modellistiche adottando una serie di ricettori posizionati in corrispondenza di aree o edifici in grado di restituire elementi descrittivi e di verifica particolarmente significativi, soprattutto in riferimento alle previste modifiche che coinvolgeranno l'ambito di analisi.

A tale riguardo si evidenzia, in particolare, che:

- tramite un'analisi preliminare, svolta sia in campo che su cartografia, sono stati individuati distinti ambiti utili a effettuare un'accurata caratterizzazione acustica del contesto territoriale. Tali ambiti risultano essere caratterizzati dalla presenza di ricettori ritenuti particolarmente significativi per l'analisi fonometrica. In corrispondenza dei suddetti ricettori sono state localizzate le postazioni di rilievo fonometrico, con contestuale verifica dei parametri meteo;
- le misure svolte tramite analisi acustica temporale hanno permesso di rendere immediatamente confrontabile la rumorosità in riferimento ai limiti di zona per i periodi temporali diurno (6.00-22.00) e notturno (22.00-6.00), come previsto dalle norme vigenti fornendo un primo importante elemento di descrizione del clima acustico;
- inoltre i rilievi fonometrici hanno consentito di effettuare la taratura del modello di simulazione LIMA necessaria per la valutazione dello stato ante operam, e dello stato di progetto;
- alla base delle valutazioni svolte vi è la stima dei flussi di traffico: partendo dalle simulazioni di traffico dell'ora di punta della mattina effettuate nello studio trasportistico è stato possibile

calcolare i flussi di traffico veicolare giornalieri sulla rete esistente e di progetto; a tal fine per la ricostruzione dei flussi attuali e futuri, distinti nei due periodi diurno e notturno - ad integrazione di specifici rilievi di traffico sulla viabilità principale condotti mediante dispositivi automatici nel mese di ottobre 2020 - è stata utilizzata un'elaborazione sui flussi veicolari provenienti dal sistema di monitoraggio MTS della Regione Emilia-Romagna, riferiti al mese di ottobre 2019, periodo nel quale non era ancora presente la pandemia da Covid-19 e non erano presenti limitazioni al movimento delle persone sul territorio nazionale.

Sulla base di quanto sopraindicato il clima acustico nella situazione ante-operam è stato caratterizzato mediante il calcolo dei livelli acustici in corrispondenza dei ricettori sensibili, collocati in corrispondenza degli edifici esistenti a carattere residenziale prospicienti il tratto di infrastruttura oggetto di analisi e di quelli prospicienti la viabilità che beneficia di un alleggerimento dei flussi veicolari grazie alla realizzazione dell'arteria stradale di progetto. Tutti i ricettori sono stati posizionati a diverse altezze corrispondenti ai diversi piani dei relativi edifici.

In aggiunta a questi sono stati considerati ulteriori ricettori in corrispondenza delle aree inserite nella pianificazione locale quali future previsioni di nuovi insediamenti, per l'individuazione dei quali si è fatto riferimento alla variante al Piano Strutturale Comunale (PSC) e Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE) per la "Riclassificazione urbanistica di aree ricomprese in ambiti urbanizzabili del PSC vigente o per le quali il RUE prospetta interventi di trasformazione" (c.d. "Variante in riduzione PSC"), approvata con deliberazione di Consiglio Comunale I.D. n. 71 del 15/05/2017.

Tale variante ha riguardato tra il resto anche la riduzione dell'ambito di espansione residenziale di Fogliano (denominato ANS-7).

Oltre ai livelli acustici sui ricettori sono state calcolate mappe acustiche relative al periodo diurno e notturno, ad un'altezza di 4 m sul piano campagna, con la finalità di comprendere meglio l'andamento dei livelli acustici nell'area di intervento.

2.C.7.2. Impatto dell'opera sul clima acustico

Fase di cantiere

Nel SIA è stato evidenziato che relativamente alle attività temporanee connesse alla cantierizzazione, il riferimento normativo in materia acustica è costituito dal Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee redatto in base alla DGR 45/2002 dal Comune di Reggio Emilia.

Il clima acustico conseguente alla realizzazione dell'opera è stato caratterizzato valutando, mediante l'uso del modello di simulazione LIMA, il livello sonoro generato dalle diverse lavorazioni tipiche delle attività di realizzazione di un'infrastruttura stradale.

Sulla base di dati di letteratura nonché di interventi analoghi è stata quantificata la rumorosità complessiva associata alle lavorazioni maggiormente impattanti dal punto di vista acustico (posa di pali e micropali, pavimentazione, stesura asfalto) verificando la distanza entro la quale, per ogni tipo di lavorazione, si hanno livelli acustici superiori ai 70 dBA, che è il limite consentito dal Regolamento comunale per i cantieri stradali.

Dalla valutazione svolta emerge che non vi sono edifici esposti a livelli acustici superiori ai 70 dBA. In ogni caso, preliminarmente all'avvio del cantiere, sarà valutata l'eventuale necessità di chiedere deroga ai limiti acustici per le lavorazioni di durata più prolungata (pali).

Pertanto, in conclusione, non si prevedono impatti significativi e comunque la presenza del cantiere di lavoro e delle attività ad esso collegate potrà comportare per l'ambito di studio un impatto acustico temporaneo e completamente reversibile.

Fase di esercizio

Secondo quanto emerge dagli elaborati gli scenari di riferimento considerati per la valutazione dell'impatto acustico dell'opera in progetto sono stati i seguenti:

- scenario ante operam;
- scenario futuro tendenziale, in cui i flussi di traffico sono quelli proiettati all'orizzonte futuro utilizzato per l'analisi della variante di tracciato ma in assenza degli interventi infrastrutturali previsti dal progetto di variante;
- scenario futuro di progetto.

Per l'analisi dei risultati della valutazione previsionale d'impatto acustico, effettuata secondo quanto sintetizzato al paragrafo precedente, è stata presa a riferimento la Zonizzazione Acustica Comunale di Reggio Emilia approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 127 del 20/10/2014, tenendo conto che l'introduzione della strada di progetto nel territorio comporta una modifica alla stessa Zonizzazione Acustica Comunale, anche in considerazione della sopracitata "variante in riduzione" dell'espansione residenziale di Fogliano di cui al paragrafo precedente (si veda anche paragrafo 2.C.7.3 Zonizzazione Acustica Comunale - ZAC).

Inoltre, per la valutazione sono stati considerati i criteri relativi alla concorsualità in considerazione della presenza nell'area di progetto di diverse infrastrutture (strade e ferrovia).

Le conclusioni del SIA evidenziano che dall'esame dei risultati acustici sui ricettori nello scenario ante-operam, emerge una situazione di superamento dei limiti, con criticità di entità media pari a 4 dBA nel periodo diurno e 2 dBA in quello notturno e punte massime di pari a 9,6 dBA nel periodo diurno (in corrispondenza delle I classi) e 4,8 dBA in quello notturno.

I superamenti si riducono in maniera sostanziale nello scenario futuro di progetto con diversi edifici per i quali i valori in facciata rientrano nei limiti normativi. Ciò è dovuto in gran parte all'alleggerimento dei flussi di traffico sulla SP467R, che percorreranno in alternativa la nuova infrastruttura stradale, la quale attraversa un territorio a bassa urbanizzazione con scarsa presenza di edifici a destinazione residenziale; infatti, all'esame dei risultati acustici sui ricettori nello scenario di progetto emerge una situazione di superamento dei limiti più contenuta rispetto allo scenario ante operam, con criticità di entità media pari a 3,1 dBA nel periodo diurno e 1,4 dBA in quello notturno e punte massime di pari a 7,6 dBA nel periodo diurno (in corrispondenza delle I classi) e 3,5 dBA in

quello notturno.

Le tabelle relative dei risultati acustici sui ricettori mostrano come nello scenario di progetto alcuni superamenti presenti nella situazione ante-operam, vengano eliminati (ricettori 5, 6, 17, 29, 37, 39), alcuni ridotti (ricettori 8, 31, 32, 33, 42, 43, 44) altri rimangano sostanzialmente invariati.

Per quanto riguarda i fabbricati che si troveranno ad essere più vicini all'infrastruttura in progetto, pur avendo degli innalzamenti nei livelli sonori post operam consistenti, per nessuno di essi è richiesta la realizzazione di opere di mitigazione, non registrandosi dei superamenti rispetto ai livelli di legge.

2.C.8. Produzione di rifiuti

2.C.8.1. Impatto generato dalla produzione di rifiuti dell'opera in fase di cantiere

La gestione dei rifiuti per la tipologia di intervento in esame risulta limitata alla sola fase di cantiere, per la quale verranno adottate le misure volte a minimizzare i possibili impatti sulle acque e sul suolo. Nello specifico si prevede:

- al fine di minimizzare i rischi di dilavamento di inquinanti in falda, le aree pavimentate saranno dotate di pendenza in modo da convogliare gli eventuali sversamenti in vasche di raccolta a tenuta;
- le aree dedicate allo stoccaggio temporaneo di fusti e contenitori saranno dotate di tettoie e di pavimentazione e/o vasche in pendenza adducendo eventuali liquidi in vasca di contenimento a tenuta;
- le operazioni di carico/scarico dai serbatoi alle autocisterne saranno effettuate in apposite aree servite da vasca di raccolta.;
- tutti i serbatoi di stoccaggio dei rifiuti liquidi saranno dotati di bacini di contenimento di volume superiore ad 1/3 della capacità geometrica dei serbatoi;
- i rifiuti in fusti e contenitori dovranno essere stoccati in appositi magazzini coperti per stoccaggio di rifiuti pericolosi infiammabili (liquidi/solidi/fangosi) e per lo stoccaggio di rifiuti (liquidi/solidi/fangosi) pericolosi e non pericolosi.
- sarà vietato lo scarico del calcestruzzo residuo sul suolo;

Per quanto riguarda il deposito temporaneo dei rifiuti saranno rispettate le modalità di stoccaggio dei rifiuti in modalità "differenziata", per tipologie omogenee, garantendo adeguate modalità di stoccaggio, trattamento e smaltimento per:

- rifiuti assimilabili agli urbani;
- imballaggi ed assimilabili in carta, cartone, plastica, legno, ecc.;
- rifiuti speciali non pericolosi derivanti dall'uso di sostanze utilizzate come materie prime;
- rifiuti speciali pericolosi originati dall'impiego, dai residui e dai contenitori di sostanze e prodotti chimici utilizzati in cantiere, il cui grado di pericolosità può essere esaminato utilizzando le schede di sicurezza e l'etichettatura;
- rifiuti liquidi pericolosi, quali ad esempio gli olii esausti, i disarmanti utilizzati nei trattamenti delle casseforme (acidi grassi in olii minerali), i liquidi di lavaggio delle attrezzature, ecc.

2.C.9. Beni materiali (patrimonio archeologico e sistema rurale agricolo)

2.C.9.1. **Impatto sul patrimonio archeologico**

Nel SIA è stato evidenziato che secondo quanto richiesto dalla Soprintendenza sono state effettuate indagini archeologiche nella forma di saggi a campione lungo il percorso della tangenziale in progetto tali da poter documentare in modo esaustivo la stratigrafia, i cui dettagli sono riportati nell'elaborato denominato *“Verifica preventiva dell'interesse archeologico-Relazione”*.

Le conclusioni dello Studio evidenziano che:

“La stratigrafia documentata è complessivamente da ascrivere ai depositi continentali di età quaternaria che fanno parte del Subsistema di Villa Verucchio (AES7). I saggi archeologici SA3 e SA5 hanno intercettato, rispettivamente a 1.30 e 1.50 m di profondità, un paleosuolo con frustoli laterizi ascrivibile, per analogia con le conoscenze archeologiche del territorio, a tracce di frequentazione antica, ipoteticamente di età romana. Nei sondaggi a carotaggio continuo S1 ed S2 è leggibile un suolo sepolto a maggiore profondità, rispettivamente a 1.95 e 2.80 m da p.c. La presenza di frustoli laterizi fa propendere, anche in questo caso del tutto ipoteticamente, all'età romana.

Non sono presenti, almeno nei punti sondati, elementi strutturali o altri indizi che facciano supporre la presenza di tracce di insediamento antico.”

Pertanto, si conclude che tali elementi consentono di considerare ridotto il rischio di impatti sulla componente 'archeologia' nell'area di analisi.

2.C.9.2. **Impatto sul sistema rurale agricolo**

Relativamente all'uso del suolo e alle attività agricole dall'analisi della “Carta dell'Uso del Suolo” della Regione Emilia Romagna e dalle risultanze dei sopralluoghi effettuati emerge come l'assetto dell'area in esame è sostanzialmente agricolo; prevalgono le sistemazioni a seminativo, frutteto, vigneto, prive di vegetazione “naturale” e a coltivazione meccanizzata.

In corrispondenza dell'area interessata dal tracciato di progetto, da nord verso sud sono presenti: *“Seminativi semplici irrigui”* e *“Prati stabili”* a sud della Tangenziale tra la Provinciale e il corso del rio Rodano, *“Prati stabili”* a nord e a sud di via Anna Frank; *“Prati stabili”*, *“Seminativi semplici irrigui”* e un settore di *“Vegetazione arbustiva e arborea in evoluzione”* a ridosso dell'abitato di Fogliano con una porzione a *“Frutteti”* (attualmente vigneti) verso la ferrovia, e ancora, a sud, *“Seminativi semplici irrigui”*.

Sono presenti due piccoli tasselli classificati come *“sistemi colturali e particellari complessi”*, uno lungo la ferrovia in aree occupate da orti e depositi di materiali, uno tra la ferrovia e l'abitato di Fogliano dove sono presenti orti e l'area del laghetto eutrofico tutelata all'interno del Sito ZSC.

Tali aree sono caratterizzate nella pianificazione (PSC Tav. 6) come:

-“Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico” (ARP, artt. 4.7 e 5.9) ai sensi dell'art. A-18 della L.R. 20/2000.

-“AAP – Ambiti agricoli periurbani: ambito parchi periurbani” (art. 4.7 - art. 5.9) ai sensi dell'art. A-20 della L.R. 20/2000.

Negli ambiti agricoli periurbani (AAP) il PSC individua il “Parco del Rodano” da valorizzare ed attrezzare come parchi-campagna periurbani; negli Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (ARP) *“persegue la salvaguardia e il potenziamento delle attività produttive agro-forestali, la multifunzionalità delle aziende agricole, la salvaguardia dei valori culturali, il presidio del territorio con conservazione e miglioramento del paesaggio rurale, degli habitat e della biodiversità; (...)”*.

Rispetto al sistema agricolo nel SIA vengono riportate le seguenti considerazioni:

- la posizione ravvicinata del tracciato alla linea ferroviaria, e la scelta di acquisizione della quasi totalità delle aree agricole intercluse, ha permesso di creare un “corridoio infrastrutturale” e di ridurre il consumo di suolo e gli effetti di frammentazione della proprietà fondiaria;
- il progetto prevede manufatti specifici per il mantenimento del reticolo idrografico minore superficiale a fini irrigui;
- la previsione di fasce vegetate ai bordi dell’infrastruttura consente di limitare la propagazione di particolato ed inquinanti verso le aree agricole adiacenti.

Si rileva pertanto che in base alle analisi svolte l’attuazione dell’opera prevista, seppure avrà degli effetti negativi in termini di consumo del suolo, su cui non è possibile intervenire, non avrà effetti negativi rilevanti sulla componente sistema agricolo; inoltre, l’adozione delle specifiche misure individuate nel paragrafo (mettere il riferimento), possono mitigare e/o compensare le interferenze descritte riducendo gli impatti evidenziati.

2.C.10. Popolazione e salute pubblica

2.C.10.1. Inquadramento e impatto dell’opera sulla popolazione e sulla salute pubblica

Per la valutazione dell’impatto sulla popolazione esposta nell’elaborato integrativo *“Valutazione delle alternative progettuali”* è stata anzitutto effettuata una valutazione dell’attuale stato di salute della popolazione presente nell’areale di studio sia per verificare se esistono in quell’area situazioni particolari di rischio che potrebbero ulteriormente aggravarsi, sia per poter contare in futuro su un quadro generale con il quale confrontare le eventuali evoluzioni della salute della popolazione.

Pertanto sono stati analizzati i principali dati desunti dall’Atlante della mortalità in Emilia-Romagna 2014-2019 – 1° semestre 2020, considerando:

- Mortalità Generale
- Malattie del Sistema circolatorio
- Malattie del sistema respiratorio

Le valutazioni eseguite riguardano il territorio regionale, quello provinciale e dove possibile il dato comunale.

Dalle valutazioni, in sintesi, emerge come considerando il dato relativo all’incidenza delle tipologie di cause di decesso correlate all’inquinamento atmosferico, come livello di sensibilità della popolazione, l’area in studio (Comune di Reggio Emilia) non presenta specificità locali rispetto al contesto regionale. Le zone interessate dal nuovo collegamento non costituiscono aree con livelli di mortalità per malattie associabili all’inquinamento dell’aria superiori alla media regionale.

Per quanto riguarda le valutazioni specifiche effettuate rispetto all’impatto sulla salute pubblica, in

considerazione della realizzazione dell'infrastruttura stradale in progetto sono state analizzate le seguenti tematiche:

- inquinamento atmosferico;
- inquinamento acustico;
- disturbo da vibrazioni.

A completamento delle analisi relative al tema della salute pubblica è stata effettuata una verifica sulla incidentalità lungo la SP 467R, al fine di verificare la rilevanza dell'intervento proposto rispetto a tale parametro.

La valutazione e comparazione del tracciato in progetto e delle diverse alternative di tracciato è stata effettuata, a partire dallo stato di fatto, rispetto allo Scenario tendenziale 0 (S0), che, come ricordato, costituisce uno scenario tendenziale in cui i flussi di traffico sono quelli proiettati all'orizzonte temporale futuro utilizzato per l'analisi delle varianti di tracciato, ma in assenza degli interventi infrastrutturali previsti dal progetto di variante.

Per le valutazioni relative alla popolazione esposta si rimanda al paragrafo *“2.C.1 Valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie delle alternative di tracciato e dell'alternativa 0”* da cui, in sintesi emerge che:

- l'alternativa A in esame risulta la migliore sia in termini di emissioni in atmosfera complessive nell'ambito di studio, sia come emissioni della strada attuale (SP 467R) sia come popolazione esposta;
- il tracciato E è quello rispetto al quale risulta che la popolazione esposta a livelli sonori inferiori ai 50 dB(A) è maggiore rispetto agli altri scenari alternativi, seguito dall'A e dal D, mentre per il tracciato C' sia hanno dei peggioramenti rispetto allo scenario tendenziale;
- in relazione al disturbo da vibrazioni non si prevedono criticità in fase di esercizio e si prevede che non si verifichino mai situazioni di superamento dei limiti di riferimento per il disturbo alla popolazione mentre in fase di cantiere le attività che comportano immissione di vibrazioni nel terreno saranno riconducibili principalmente agli scavi e la realizzazione di micropali e l'estensione delle aree di impatto sarà limitata a circa 30m dalla sede delle lavorazioni con impatti di natura temporanea e limitata, in quanto la durata di tali lavorazioni è generalmente di pochi giorni.

Infine per quanto riguarda l'incidentalità, in relazione alle alternative di progetto si evidenzia come la maggior riduzione dell'incidentalità sulla SP 467R possa essere associata all'alternativa A di progetto in quanto tale alternativa riduce in modo più consistente rispetto agli altri il traffico sulla SP 467R.

2.C.11. Inquinamento luminoso

Il progetto impiantistico a servizio della nuova tangenziale di Fogliano – Due Maestà a Reggio Emilia interesserà i nuovi svincoli di collegamento con le vie di comunicazione esistenti, i nuovi impianti di illuminazione saranno pertanto dedicati alle intersezioni con la tangenziale Sud – SP114 e alla relativa rotonda di smistamento del traffico dal nuovo asse alle corsie dello svincolo, oltre alle due nuove rotonde per l'intersezione con Via Anna Frank (SP66) e con Via Enrico Fermi (SP467).

Per lo studio e la progettazione degli impianti, al fine di limitare l'impatto dell'opera, si è proceduto in

conformità con quanto prescritto dalle normative vigenti in materia, e in particolar modo si è tenuto conto che l'area oggetto di intervento, disciplinata dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Reggio Emilia, ricade nella "Zona di protezione dall'inquinamento luminoso degli osservatori astronomici" (tavola P2 Centro "Rete ecologica polivalente") disciplinata dallo stesso PTCP all'art. 93. Pertanto il progetto illuminotecnico del nuovo impianto di illuminazione stradale a servizio della tangenziale ha recepito gli accorgimenti necessari per la mitigazione delle emissioni luminose seguendo quanto prescritto dalla Legge Regionale n°19/2003 e dalla rispettiva Delibera applicativa n. 1732/2015.

2.C.12. Proposte per misure di mitigazione e compensazione

Per quanto riguarda le proposte per misure di mitigazione e compensazione, secondo quanto riportato nel SIA, si rimanda alla trattazione specifica sintetizzata all'interno di ciascuna componente ambientale analizzata.

2.C.13. Proposte per misure di monitoraggio

Nel SIA è stata presentata una proposta di monitoraggio ambientale redatta sulla base delle analisi e delle evidenze dello studio condotto eseguendo le indicazioni di cui alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) predisposte da ISPRA nel giugno 2014, con la finalità, tra l'altro, di verificare il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione e compensazione previsti nello Studio di Impatto Ambientale e quindi dell'efficacia di tali misure, evidenziando eventualmente la necessità dell'attuazione di misure correttive.

Il Piano monitoraggio è stato articolato considerando tre fasi temporali: ante-operam, realizzazione dell'opera e post-operam.

Le componenti ed i fattori ambientali presi in esame ai fini delle attività di monitoraggio ambientale in relazione all'opera in oggetto sono stati i seguenti:

- Atmosfera;
- Rumore;
- Vibrazioni;
- Suolo;
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee;
- Flora e fauna

Per le diverse componenti considerate sono stati individuati il numero e i punti di monitoraggio in relazione alle diverse fasi temporali, e nello specifico per il monitoraggio della Flora e della Fauna è stato previsto di svolgere i rilevamenti specificati lungo transetti e/o punti fissi, che verranno individuati opportunamente dallo specialista incaricato.

A tale riguardo si evidenzia che verranno analizzati:

- l'area interessata direttamente dal tracciato del nuovo tratto di tangenziale (in diversi punti del percorso), così da individuare gli impatti diretti dell'opera realizzata;

- l'area occupata da habitat di interesse comunitario, per individuare problematiche alla loro conservazione legate alla realizzazione dell'opera;
- le aree di compensazione individuate dal progetto, per verificare la bontà di quanto realizzato e gli effettivi impatti previsti;
- gli ambienti umidi, quali gli invasi artificiali, il Rio Rodano ed i numerosi canali, per individuare gli impatti indiretti dell'opera realizzata.

3. VALUTAZIONI SULLA CONFORMITÀ/COERENZA ALLA PIANIFICAZIONE

3.A. Valutazioni in merito al quadro di riferimento programmatico

3.A.1. Piano territoriale coordinamento Provinciale (PTCP)

Nell'ambito del PAUR in oggetto la Provincia di Reggio Emilia ha svolto l'esame della Variante al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia ai sensi dell'art. 4 della LR 24/2017 e degli artt. 32 e 34 L.R. 20/2000.

Con Decreto del Presidente n. 42 del 29/03/2022 la Provincia di Reggio Emilia ha decretato di:

- “- non formulare riserve né osservazioni alla variante al PSC e al POC del Comune di Reggio Emilia, ai sensi degli artt. 32 e 34, comma 6 della LR 20/2000;*
- di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs n. 152/2006, Parere Motivato positivo relativamente alla Valutazione ambientale strategica (ValSAT) delle suddette varianti;*
- di esprimere parere favorevole in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità sismica locale ai sensi dell'art. 5 della LR 19/2008”.*

3.A.2. Strumenti Urbanistici Comunali

3.A.2.1. Piano Strutturale Comunale (PSC) e Piano Operativo Comunale (POC)

La nuova infrastruttura stradale comporta variante al Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Reggio Emilia in quanto il tracciato non ricade interamente all'interno del corridoio infrastrutturale di progetto indicato nella tavola P6 “Ambiti programmatici ed Indirizzi per RUE e POC” del PSC stesso; in particolare, lo svincolo di innesto alla Tangenziale sud di Reggio Emilia interessa anche un ambito a nord della tangenziale stessa, non ricompreso entro il corridoio infrastrutturale riportato nella tavola P6 vigente; la Variante prevede quindi di allargare la fascia del corridoio infrastrutturale oltre la Tangenziale sud sino a Via Vincenzo Monti verso nord, ricomprendendo un buffer verso est e verso ovest.

La variante urbanistica prevede inoltre l'inserimento del tracciato della tangenziale (tracciato A) nel Piano Operativo Comunale (POC) - tavola PO.5 - per la localizzazione dell'opera ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Il Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia con prot. n. 90137 del 07/04/2022 ha redatto il proprio parere ai fini della conformità urbanistica del progetto definitivo rispetto alle previsioni e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti.

In riferimento agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica del Comune di Reggio Emilia, in tale parere si rileva che:

“Il PSC vigente individua, nell'elaborato P6, uno specifico corridoio infrastrutturale, nel quale è possibile la definizione progettuale del tracciato stradale previsto.

Il tracciato attualmente previsto dal progetto, tuttavia, si trova in parte al di fuori di tale corridoio infrastrutturale, in particolare nel tratto nord, tra l'abitato di Fogliano e l'inserimento sulla

tangenziale sud est, e nell'estremità sud del tratto in corrispondenza dell'inserimento sulla SP467. La programmazione del POC non contempla attualmente l'intervento in esame.

Per quanto attiene la pianificazione urbanistica e territoriale comunale, quindi, la soluzione progettuale attualmente proposta è coerente con le indicazioni strategiche ivi contenute, ancorchè essa non sia completamente ricompresa all'interno del relativo corridoio infrastrutturale; per addivenire ad una completa corrispondenza tra l'opera pubblica in esame e gli strumenti urbanistici, è necessario procedere ad una variazione grafica del PSC per l'adeguamento del tracciato di progetto.

Per l'adozione del provvedimento autorizzatorio unico comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Capo III della L.R. 4/2018, occorre procedere alla modifica dei seguenti strumenti urbanistici anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio:

- PSC Tav. P6 "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC"

- POC Tav. PO.5 Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di pubblico interesse

L'opera stradale, infatti, non sarà interamente realizzata su aree di proprietà pubblica (di cui alcune demaniali), pertanto si rende necessario prevedere l'esproprio di aree di proprietà dei soggetti privati individuati dal piano particellare e dal relativo elenco ditte (elaborato cui si rimanda cfr. SCHEDA POC 5.1) in relazione alle quali saranno espletate le procedure di cui alla LR 37/2002.

Si attesta con la presente la completezza ed adeguatezza degli elaborati di variante urbanistica e VASValSAT- Rapporto Ambientale, all'uopo predisposti, ed in particolare:

- Relazione di Variante Urbanistica;

- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato P6 del PSC "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC";

- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato PO5 del POC "Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di interesse pubblico";

- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato PO5.1 del POC "Schede di ricognizione delle opere pubbliche da assoggettare a vincolo espropriativo";

- VAS-ValSAT - Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica".

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 19/04/2022 in relazione alla variante urbanistica il Comune di Reggio Emilia ha valutato che:

"- l'opera si inserisce a pieno titolo nell'ambito della programmazione delle opere viabilistiche sul territorio provinciale e comunale, finalizzate a alleggerire la presenza del traffico sovralocale dagli abitati, incrementando la sicurezza della circolazione e migliorando la qualità ambientale degli stessi, con la creazione di assi di scorrimento funzionalmente connessi al sistema delle tangenziali di Reggio Emilia e da lì alle principali funzioni di servizio e di trasporto;

- la nuova infrastruttura ha come finalità primaria quella di liberare dal traffico di attraversamento gli abitati di Fogliano e Due Maestà, riclassificando l'attuale provinciale quale strada urbana locale, migliorando la vivibilità degli stessi;

- nello specifico, la nuova arteria viaria, aggirando completamente gli abitati di Fogliano e di Due Maestà, decongestionerà dal traffico le zone edificate, apportando benefici diretti in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di miglioramento del clima acustico, fornendo anche l'opportunità di riorganizzare e riqualificare il tracciato della esistente SP 467R conferendogli

caratteristiche di strada urbana con riflessi positivi sulla qualità di vita dei residenti;

- la Strada Provinciale SP 467R è la principale arteria stradale che collega la città di Reggio Emilia alla città di Scandiano e al Distretto Ceramico. Il traffico che giornalmente percorre questa strada è molto intenso oltre ad essere composto da un'alta percentuale di mezzi pesanti. In Comune di Reggio Emilia, la SP 467R esce dal capoluogo all'altezza dell'intersezione in rotatoria con Viale Piacentini (tangenziale sud est) e si dirige verso Scandiano attraversando le frazioni di Due Maestà e di Fogliano, assumendo nel primo tratto il nome di via Martiri di Cervarolo e poi, dopo Due Maestà, quello di via Fermi;

- l'intensità dei volumi di traffico sulla SP 467R ha ormai raggiunto livelli incompatibili per la vivibilità dei centri abitati attraversati dalla strada. Nel corso degli anni il Comune di Reggio ha realizzato numerosi interventi di moderazione del traffico e di potenziamento delle reti ciclabili-pedonali a Fogliano e Due Maestà, ma l'intenso traffico di rango sovralocale rende la situazione non più sostenibile”;

Nella medesima Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 19/04/2022 il Comune di Reggio Emilia ha deliberato:

“1) di prendere atto del “Progetto definitivo della tangenziale di Fogliano-Due Maestà, variante alla SP 1467R” da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, località Fogliano” costituito dagli elaborati tecnici elencati nell'allegato A) alla presente deliberazione, elaborati che sono parte integrante del presente atto anche se non materialmente allegati alla presente deliberazione;

2) di prendere atto delle controdeduzioni redatte dalla Provincia di Reggio Emilia alle osservazioni pervenute sul progetto definitivo, pubblicate sul sito <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/5239>;

3) di prendere atto di quanto disposto dal Decreto del Presidente della Provincia n. 42 del 29/03/2022 con il quale si è espresso Parere Motivato positivo ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006, relativamente alle VALSAT delle Varianti PSC e POC del Comune di Reggio Emilia, fatti salvi ulteriori pareri che potranno essere espressi nell'ambito della conferenza di servizi e a condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui ai pareri allegati al decreto stesso;

4) di esprimere ai sensi dell'art.21 comma 2 della L.R.4/2018 parere favorevole alla proposta di variante alla pianificazione urbanistica comunale al Piano Strutturale Comunale, all'inserimento in POC conseguenti al progetto definitivo di cui al punto 1) del dispositivo, avviato ai sensi dell'art. 27 bis del Dlgs. 152/2006 dalla Provincia di Reggio Emilia, come si evince dal parere tecnico predisposto dal servizio Rigenerazione Urbana in atti al PG.n 90137 del 07/04/2022 e allegato alla presente deliberazione sotto la lett. B);

5) di dare atto che le varianti urbanistiche al Piano Strutturale Comunale e al Piano Operativo Comunale sono rappresentate nei seguenti elaborati allegati parte integrante alla presente deliberazione sotto la lett. C) e precisamente:

- C) inquadramento dell'intervento_Relazione di Variante Urbanistica;

- C1) estratto Elaborato P6 del PSC "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC";

- estratto Elaborato PO5 del POC "Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di interesse pubblico";

- C2) estratto - Elaborato PO5.1 del POC "Schede di ricognizione delle opere pubbliche da assoggettare a vincolo espropriativo";

- D) VAS-ValSAT- Rapporto Ambientale;

- E) sintesi non tecnica;

6) di dare mandato al Sindaco o a suo delegato di rappresentare il Comune di Reggio Emilia nella Conferenza dei Servizi convocata da Arpa-SAC, inerente l'approvazione del progetto definitivo di che trattasi, in variante agli strumenti urbanistici comunali, autorizzandolo fin da ora a depositare in sede di conferenza di servizi, la presente deliberazione;

7) di dare atto che ai sensi dell'art.21 comma 4 L.R4/2018 il provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) a conclusione della Conferenza dei Servizi costituirà variante agli strumenti urbanistici comunali, e pertanto si provvederà, con successivo provvedimento dirigenziale, a adeguare gli elaborati cartografici soggetti a modifica del PSC (elaborato P6 :ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC) e del POC come da punto 3) del dispositivo della presente deliberazione;

8) di dare atto infine che con successivo provvedimento del servizio Ambiente, energia e sostenibilità, si procederà ad aggiornare la classificazione acustica comunale”.

3.B. Valutazione Ambientale e Territoriale

Nell'ambito del PAUR in oggetto la Provincia di Reggio Emilia ha svolto l'esame della Variante al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia ai sensi dell'art. 4 della LR 24/2017 e degli artt. 32 e 34 L.R. 20/2000 ed espresso il parere motivato relativamente alla Valutazione ambientale strategica (ValsAT) della suddetta variante.

Per quanto attiene la Valsat della variante urbanistica, nel Decreto del Presidente dell Provincia di Reggio Emilia n. 42 del 29/03/2022 è riportato quanto segue:

“CONSIDERATO che:

(...)

- per quanto attiene alla Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), visto l'allegato Rapporto Istruttorio di Arpa - Struttura Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di Reggio Emilia trasmesso in data 28/03/2022, prot. n. 7727, che richiama i seguenti pareri e i contributi acquisiti nell'ambito del PAUR, relativi sia agli aspetti urbanistici che al progetto:

- *Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Prevenzione ambientale Ovest, Servizio territoriale di Reggio Emilia, Distretto di Reggio Emilia, prot. n. PG/2022/44360 del 16/03/2022, che esprime Parere favorevole per gli aspetti urbanistici a condizione che la zonizzazione acustica sia resa coerente con la riduzione dell'area di espansione residenziale oggetto di variante in diminuzione, rinviando le valutazioni ambientali [sul progetto] a uno specifico documento;*

(...)

il Responsabile del Procedimento propone di esprimere Parere Motivato positivo ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006, relativamente alle VALSAT delle Varianti PSC e POC del Comune di Reggio Emilia, fatti salvi ulteriori pareri che potranno essere espressi nell'ambito della conferenza di servizi e tenendo in considerazione quanto segue:

1. *dovranno essere rispettate le condizioni e prescrizioni contenute negli allegati pareri di:*

- *Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia- Romagna, Area*

Prevenzione ambientale Ovest, Servizio territoriale di Reggio Emilia, Distretto di Reggio Emilia, prot. n. PG/2022/44360 del 16/03/2022;

- *Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia, Dipartimento di Sanità Pubblica, Servizio Igiene e Sanità Pubblica, prot. n. 2022/0033342 del 10/03/2022;*
 - *Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 5403 del 02/03/2022;*
 - *Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord- Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze, prot. n. 9741 del 04/02/2021;*
 - *Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, prot. n. 16540 del 25/03/2022;*
2. *vista la proposta di modifica della zonizzazione acustica comunale, si ricorda che la zonizzazione acustica comunale dovrà essere aggiornata e resa coerente con la riduzione dell'area di espansione residenziale prevista dalla variante in diminuzione approvata dal Comune di Reggio Emilia con DCC n. 71/2017;*

RILEVATO che, pur non essendo competenza della Provincia verificare le proprietà interessate, tuttavia, alla luce dei protocolli siglati con la locale Prefettura in materia di lotta alla criminalità organizzata e tenuto conto della necessità di un più stringente controllo su potenziali infiltrazioni mafiose, si invita l'Amministrazione Comunale ad adottare procedure analoghe alle informative antimafia nei confronti dei soggetti economici e imprenditoriali interessati da provvedimenti posti in essere conseguentemente al presente decreto;

VISTO il parere favorevole, in ordine alla regolarità tecnica del presente atto, espresso dal Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale;

DECRETA

di non formulare riserve né osservazioni alla variante al PSC e al POC del comune di Reggio Emilia, ai sensi degli artt. 32 e 34, comma 6 della LR 20/2000;

di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs n. 152/2006, Parere Motivato positivo relativamente alla Valutazione ambientale strategica (ValSAT) delle suddette varianti;

di esprimere parere favorevole in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità sismica locale ai sensi dell'art. 5 della LR 19/2008”.

4. PROVVEDIMENTI COMPRESI NEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO

4.A. Provvedimento di VIA

4.A.1. Valutazioni progettuali

Le informazioni contenute nel SIA forniscono un quadro descrittivo sufficientemente completo relativamente alle caratteristiche progettuali dell'infrastruttura in esame.

Nello specifico, rispetto al progetto presentato si richiamano i seguenti pareri e i loro relativi sintetici contenuti espressi nel corso dei lavori della Conferenza di Servizi:

- il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale ha espresso il proprio parere favorevole in merito alla compatibilità idraulica-ambientale degli interventi in progetto rispetto al reticolo idraulico e ai manufatti in gestione al Consorzio e parere positivo in merito alla compatibilità idraulica specifica per il rischio alluvioni di cui alla DGR 1300/2016 inerente il reticolo secondario di pianura in gestione al Consorzio.
Il Consorzio ha inoltre rilasciato la Concessione per le opere di cui al RD 368/1904, secondo quanto riportato al successivo punto *“4.D Concessione allo scarico e per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico”*, dove sono indicate le prescrizioni di dettaglio necessarie per l'autorizzazione di ciascuna interferenza diretta con la rete consortile.
- Il Comune di Reggio Emilia ha espresso parere favorevole dal punto di vista della conformità alle disposizioni di legge vigenti in materia sismica, in merito alla documentazione presentata inerente al progetto definitivo della tangenziale di Fogliano – Due Maestà.
- Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. ha rilasciato parere favorevole con prescrizioni espresso in riferimento alle opere in progetto previste all'interno della fascia di rispetto ferroviaria e pertanto assoggettate alla disciplina del DPR 753/80, la cui realizzazione necessita di deroga secondo quanto previsto dall'art. 60 dello stesso DPR; nel parere FER rilascia il proprio *“assenso in linea tecnica ai fini della sicurezza”* alla realizzazione del progetto.
- Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile ha trasmesso la determinazione dirigenziale n. 3674 del 01/03/2022, con la quale si autorizza la realizzazione delle opere, con prescrizioni, da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80, secondo quanto riportato al successivo punto *“4.E Autorizzazione ai sensi dell'Art.60 del DPR 753/80 per le opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria”*.
- Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, ha trasmesso il proprio parere favorevole sulla compatibilità al Piano Gestione Rischio Alluvioni (Delibera n. 2/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po e DGR 1300/2016), e contestuale rilascio del Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 con specifiche condizioni riguardanti il Nulla Osta idraulico stesso;
- Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord- Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze ha trasmesso il parere nel quale si segnala che l'area interessata dagli interventi in progetto è attraversata dagli elettrodotti di competenza Terna in Alta Tensione 132 kV denominati Reggio Sud-Rubiera n. 23104E1 e Reggio Sud-Rubiera n. 23660B1; richiamata la necessità di rispettare la normativa vigente in materia di elettrodotti, nel parere si precisa che il progetto definitivo delle opere e degli interventi previsti dovrà essere

redatto tenendo conto di specifiche condizioni e prescrizioni richiamate nel parere stesso.

- Irete ha rilasciato il proprio parere favorevole senza prescrizioni, e trasmesso al Proponente indicazioni con il proprio preventivo prot. RT-020945-2020-P.
- L'Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR) ha rilasciato il proprio nulla osta nel rispetto delle specifiche prescrizioni.
- Aeronautica Militare Comando 1^a Regione ha rilasciato il proprio nulla osta demaniale in considerazione della risoluzione delle interferenze dell'opera in oggetto con l'Oleodotto Militare P.O.L. NATO, indicando specifiche condizioni per la realizzazione dell'opera.
- Il Comando Marittimo Nord ha rilasciato il proprio nulla osta ai soli fini militari e per quanto di competenza del Comando Marittimo non ravvisando impedimenti o contrasti con gli interessi della Marina.
- Il Comando Militare Esercito "Emilia Romagna", acquisiti i pareri favorevoli del Comando Forze Operative Nord, Comando 1^a Regione Aerea, Comando Marittimo Nord, 6^a Reparto Infrastrutture, ha rilasciato il nulla osta interforze alla realizzazione dell'opera senza l'imposizione di particolari vincoli.
- Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Lombardia – Emilia Romagna ha comunicato che il Provveditorato è competente esclusivamente per i procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale da eseguirsi nell'ambito dell'Intesa Stato-Regione, ai sensi del D.P.R. n.383/1994, ricomprese all'interno dei limiti territoriali regionali, così come stabilito dalla Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 26 del 27 gennaio 2005.
- Snam Rete Gas spa, Centro di Reggio Emilia, ha trasmesso una nota in cui si comunica che le opere ed i lavori in progetto non interferiscono con impianti di proprietà di Snam Rete Gas.

In sede della presente seduta della Conferenza di Servizi è stata data lettura delle valutazioni e delle relative prescrizioni/condizioni contenute negli atti di assenso sopracitati - che verranno allegati alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR - e che il Proponente è tenuto a rispettare nella realizzazione del progetto.

4.A.2. Valutazioni ambientali

Il Comune di Reggio Emilia ha rilasciato il proprio parere favorevole condizionato al rispetto del progetto sull'impatto ambientale, contenente le seguenti valutazioni:

“L'area di intervento si trova a sud della Tangenziale di Reggio Emilia, nella porzione sud est del territorio comunale; il tracciato previsto conetterà la Tangenziale Sud-est alla SP 467 a sud di

Fogliano, in variante al tracciato storico della Provinciale, aggirando gli abitati di Due Maestà e Fogliano. Il sito si trova in ambito agricolo di pianura, immediatamente al di fuori dell'area insediata del capoluogo, definita a sud dalla Tangenziale, al margine degli abitati delle frazioni citate.

Il tracciato si inserisce nel contesto ambientale e nel sistema viabilistico esistente, presentando un andamento Nord-Sudest e aggirando le località Due Maestà e Fogliano; della lunghezza complessiva di 3 km, prevede a nord uno svincolo sulla Tangenziale sud di Reggio Emilia, nella parte centrale una rotatoria su via Anna Frank e a sud nella parte terminale una rotatoria sulla SP657R (via Enrico Fermi), e si sviluppa parallelamente alla ferrovia, in direzione sud.

Visto il progetto elaborato dalla Provincia di Reggio Emilia, nel complesso l'effetto della trasformazione appare compatibile con la tutela dei valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo e dell'assetto paesaggistico dell'ambito rurale suburbano.

Rispetto alla compatibilità paesaggistica delle opere in progetto, visto il progetto elaborato, si possono fare dunque le seguenti considerazioni conclusive:

- l'intervento si colloca nel contesto agricolo suburbano, al margine delle aree residenziali, in prossimità di infrastrutture esistenti (viabilità, ferrovia) e per sua natura non introduce elementi in altezza atti a generare movimenti di terra rilevanti e a modificare significativamente il profilo morfologico attuale;

- la scelta di accompagnare il tracciato con fasce vegetate e aree boscate di specie autoctone persegue anche il fine ridurre la preminenza visiva, favorisce l'integrazione della nuova viabilità nell'insieme delle formazioni vegetali presenti nel paesaggio, in parti colare in analogia con le formazioni periferiali tipiche del contesto, che evidenziano la presenza dei corsi d'acqua principali quali elementi tridimensionale del paesaggio locale;

- non sono previste modificazioni della funzionalità idraulica ed idrogeologica del sito, infatti il progetto prevede elementi atti a garantire la continuità idraulica trasversale;

- le modificazioni introdotte interessano marginalmente l'assetto insediativo-storico, trasformando limitatamente aree storicamente insediate e tracciati di percorsi storici; la trasformazione dell'assetto fondiario, agricolo e colturale dell'area (viene interessata una "tessera" a vigneto, mentre le restanti aree sono a seminativo), e dei caratteri strutturanti del territorio agricolo sono limitati allo stretto necessario per l'occupazione delle aree destinate alla viabilità e alle ambientazioni, riducendo in parte l'effetto di frammentazione grazie all'affiancamento alla ferrovia;

- il tracciato apparirà mitigato dalle quinte vegetate e il rapporto con i corsi d'acqua tutelati mediato dalla presenza della vegetazione;

- lungo i corsi d'acqua (rio Lodola – Rodano; rio Acqua Chiara) individuati come corridoi della rete ecologica locale inoltre sono previsti elementi di continuità trasversale (7 tra sottopassi faunistici e ponticelli), riducendo l'artificializzazione presente allo stato attuale;

Si osserva infine che la pista di manutenzione a fianco della infrastruttura stradale potrà svolgere la funzione di connessione ciclo-pedonale in modo da fornire una dotazione territoriale aggiuntiva all'interno del sistema paesaggistico.

Per quanto riguarda la fase di realizzazione dell'opera, si valuta positivamente la temporaneità e

reversibilità delle aree di cantiere; si richiama la necessità di rispettare le indicazioni presenti nel progetto depositato previste al fine di ridurre gli effetti sul paesaggio di tale fase.

Si conclude pertanto con un giudizio di compatibilità delle trasformazioni proposte con gli obiettivi di tutela paesaggistica espressi dai vincoli esistenti.”

4.A.2.1. Valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie delle alternative di tracciato e dell’alternativa 0

Anzitutto a fondamento dell’intervento in progetto si richiamano sinteticamente gli obiettivi dell’opera, così come riportati nell’Accordo di Programma dell’aprile 2019 sottoscritto dalla Provincia di Reggio Emilia e dal Comune di Reggio Emilia:

- *“la proposta progettuale di variante alla SP 467R allontanerà il traffico di attraversamento dalle frazioni di Fogliano e Due Maestà per decongestionare i due centri abitati con un notevole miglioramento della vivibilità degli stessi ma anche migliorerà e razionalizzerà il collegamento viario tra Reggio Emilia e Scandiano/ Distretto Ceramico;*
- *nello specifico, la nuova arteria viaria, aggirando completamente gli abitati di Fogliano e di Due Maestà, decongestionerà dal traffico le zone edificate, apportando benefici diretti in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di miglioramento del clima acustico, fornendo anche l’opportunità di riorganizzare e riqualificare il tracciato della esistente S.P. 467R conferendogli caratteristiche di strada urbana con riflessi positivi sulla qualità di vita dei residenti;”*

Relativamente alle considerazioni che hanno portato il Proponente a ritenere quale soluzione di riferimento del progetto l’alternativa A, si evidenziano le seguenti valutazioni inerenti le alternative di tracciato (compresa l’alternativa 0):

- dal punto di vista progettuale, e in particolare per quanto riguarda il nodo di connessione fra la variante in esame e la tangenziale sud/est si evidenzia che lo stesso è configurato:

- a due livelli nella soluzione A, data la vicinanza del nodo alla rotatoria esistente e al sottopasso alla ferrovia, con corsie di ingresso/uscita per ciascuna semicarreggiata della tangenziale; si evidenzia come tale soluzione, sfruttando il fatto che la tangenziale esistente è nel tratto in esame, in trincea, è possibile realizzare un’intersezione a livelli sfalsati con livelletta dei rami di svincolo pressoché a raso rispetto al piano campagna circostante. Ad una minore “invasività” sul piano visivo corrisponde una maggiore occupazione di suolo rispetto alle intersezioni a rotatoria previste per le alternative in esame;
- a rotatoria nella soluzione C, con previsto riassetto della rotatoria esistente; la realizzazione di un quinto braccio nella rotatoria esistente è difficilmente compatibile, considerando l’attuale geometria, con la normativa di riferimento (D.M. 19/04/2006). Risulterebbe necessario riconfigurare l’intera intersezione, in maniera radicale, rinunciando al vantaggio di innestarsi su una rotatoria esistente;
- a rotatoria nelle soluzioni D e E.

I tracciati D ed E intersecano l’infrastruttura ferroviaria, il Rio Rodano e altri canali

rilevanti. Essendo l'ambito interessato da scenari di pericolosità connessi al reticolo secondario collinare e montano, rappresentato dal torrente Rodano, risulta necessario procedere con la realizzazione di un sovrappasso ferroviario e quindi con un'opera di scavalco anche dei corsi d'acqua interferiti.

Considerando che l'altezza minima all'intradosso non deve risultare inferiore ai 5,35 m. dal piano del ferro, ne consegue che debbano essere realizzati dei viadotti in cui piano dell'impalcato è prossimo ai 10 m. rispetto al p.c. circostante, con conseguente lunghezza dei rilevati di approccio di diverse centinaia di metri;

- dal punto di vista delle valutazioni trasportistiche, in funzione degli obiettivi del progetto in esame, si evidenzia che:

- l'analisi dello scenario tendenziale (S0) evidenzia come il mantenimento delle infrastrutture attuali considerando l'incremento di traffico futuro comporta situazioni di estrema congestione del traffico, in particolare alla rotatoria tra la SP467 e la tangenziale sud di Reggio Emilia;
- confrontando le alternative prese in esame, in termini di reindirizzamento del traffico dal tracciato esistente della SP467 alla nuova Variante, la soluzione A, risulta preferibile rispetto a tutte le altre; infatti la riduzione dei flussi sul tracciato storico della SP 467R nell'ora di punta del mattino, rispetto allo scenario tendenziale (S0), risulta mediamente del 55% nel caso dell'Alternativa A, a fronte di riduzioni del 40%, 38% e 37,5% circa rispettivamente per le alternative C', D e E;
- la soluzione A permetterà una riduzione dei flussi su tutte le tratte del tracciato storico della SP467 che varia fra il 50% ed il 70%, ben superiori a quelle dell'alternativa C', mentre le soluzioni D e E comportano riduzioni più contenute e più disomogenee lungo il percorso;
- l'alternativa C' risulta decisamente meno performante delle altre soluzioni, per due motivi:
 - la Variante non "raccolge" i flussi provenienti da via A. Frank, dato che manca il nodo di connessione con questa strada;
 - la rotatoria SP467/Tangenziale, già attualmente critica, diventa ancora più congestionata fino a bloccarsi completamente con l'aggiunta del quinto ramo relativo alla tratta terminale della nuova Variante. Tale blocco causa risalite di coda consistenti sulla tangenziale, sulla provinciale e sulla variante, paralizzando di fatto il traffico nell'area;
- nelle alternative D e E l'itinerario della variante funziona più come nuovo collegamento extraurbano fra la zona di Montanara/Bosco e la Tangenziale sud/est (verso la via Emilia), che non come alternativa al tracciato della SP467, che beneficia di una riduzione di traffico limitato al 35÷40%;
- un altro beneficio rilevante del progetto di variante è quello della riduzione dei tempi complessivi di percorrenza sulla rete (espressi in termini di veic*ora) dell'ambito oggetto di analisi; anche in questo caso la soluzione A (con una riduzione del 19,4% rispetto allo stato di fatto) risulta decisamente preferibile rispetto alle soluzioni D e E (che presentano incrementi rispettivamente del 1,2% e 1,3%). La soluzione C' presenta un incremento del 16%; inoltre la velocizzazione del traffico nella soluzione A rispetto allo stato di fatto e allo scenario tendenziale (S0) si nota in tutte le componenti della rete (SP467, Variante, tangenziale Sud/Est, resto della rete) mentre tale effetto di fluidificazione generale non si riscontra nelle altre soluzioni alternative di tracciato;

Nella valutazione trasportistica è stata anche effettuata “un’analisi di secondo livello” considerando, oltre alla realizzazione del tracciato di progetto A, la possibile soluzione di una variante all’Alternativa A denominata Alternativa A’ - che prevede anche una connessione intermedia fra la SP 467 e la variante in progetto, collocata a circa 350 m a sud dell’intersezione SP467/Veneri - che potrebbe essere realizzata anche in una seconda fase, dopo la messa in funzione del tracciato della tangenziale in progetto, completando la maglia stradale nel corridoio in esame e portando ulteriori benefici in termini di riduzione dei flussi sulla SP467.

Rispetto all’analisi di tale alternativa A’ negli elaborati di SIA sono state riportate esclusivamente valutazioni trasportistiche, in considerazione del fatto che si tratta di viabilità di adduzione non compresa nel progetto dell’opera oggetto di PAUR, dalle quali emerge come la quota di traffico sul nuovo tracciato - rispetto al totale dei flussi sul corridoio, considerando l’indicatore “veicoli*km” - è pari al 71% nella soluzione A’ (tracciato di progetto A più connessione intermedia di collegamento con la SP467), a fronte del 58% nella soluzione A.

- rispetto alle emissioni di inquinanti atmosferici e alla popolazione esposta si ritengono sufficientemente approfondite le stime emissive indicate per le diverse alternative progettuali, con particolare riferimento alle stime di riduzione indotte sulla SP 467R nel tratto del centro abitato di Fogliano;

l’alternativa A, considerato anche lo scenario tendenziale per la strada attuale (SP467), risulta la meno impattante in termini di popolazione esposta agli inquinanti atmosferici. Per tutti gli inquinanti analizzati (NOx, PM10 e PM2,5) infatti - suddividendo la popolazione esposta ai diversi inquinanti per classe di emissione - la gran parte dei residenti si colloca nelle prime due classi ossia quelle dove la quantità emessa nel tempo è minore. Inoltre nello scenario A non sussistono residenti nei range di inquinanti maggiori; risultato che è invece riscontrato in quasi tutti gli altri scenari analizzati.

L’alternativa A risulta la migliore sia in termini di emissioni complessive nell’ambito di studio, sia come emissioni della strada attuale (SP467) sia come popolazione esposta;

- relativamente all’impatto acustico e alla popolazione esposta per le varie alternative di tracciato e lo scenario tendenziale relativo alla strada attuale (SP467) sono stati confrontati tra loro i livelli sonori in corrispondenza dei diversi edifici e la popolazione esposta a determinati livelli di rumore; dal confronto emerge come il tracciato E è quello rispetto al quale risulta che la popolazione esposta a livelli sonori inferiori ai 50 dB(A) è maggiore rispetto agli altri scenari alternativi, seguito dall’A e dal D, mentre per il tracciato C’ sia hanno dei peggioramenti anche rispetto allo scenario tendenziale;

- rispetto all’analisi della vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità ed in particolare all’interferenza con il Sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 “*Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo*”, nel SIA è contenuta l’analisi comparativa delle alternative di tracciato svolta anche sulla base di valutazioni di tipo naturalistico riferite all’interferenza con il sopracitato Sito Rete Natura 2000. Da tale analisi emerge che i tracciati E e C’ interessano l’area del Sito solo marginalmente, mentre i tracciati D ed A interessano entrambi in modo significativo la ZSC, con il tracciato A che appare preferibile generando una interferenza meno significativa sul Sito.

Il Proponente, sulla base di tutte le valutazioni svolte in modo integrato sopra riportate a partire dalle

analisi di natura trasportistica sulla funzionalità dell'opera, ha considerato quale soluzione di riferimento del progetto di tangenziale l'alternativa A che è stata sottoposta positivamente a VINCA da parte della Regione Emilia-Romagna.

4.A.2.2. Valutazione dell'impatto sull'aria

Si ritengono sufficientemente approfondite le stime emissive indicate per le diverse alternative progettuali, con particolare riferimento alle stime di riduzione indotte sulla SP 467R nel tratto del centro abitato di Fogliano, che erano state richieste in sede di richiesta integrazioni.

Infatti la scelta progettuale e le relative valutazioni mostrano che le emissioni previste nel tratto storico di strada SP476R, particolarmente urbanizzato, diminuiscono in conseguenza dell'alleggerimento di traffico che viene spostato sul nuovo tracciato che attraversa una zona a bassa densità abitativa.

Relativamente agli impatti prodotti sulla qualità dell'aria, la documentazione integrativa ha fornito uno studio modellistico delle dispersioni in atmosfera per gli inquinanti PM₁₀, PM_{2.5} ed NO_x derivanti dall'opera in progetto e dalla viabilità strettamente connessa ad essa. La simulazione modellistica è stata effettuata tramite l'applicazione di un pacchetto software di modellistica di tipo gaussiano ARIA ImpactTM su un dominio di dimensione di 5.3 km sul lato nord-sud e di 6.4 km sul lato est-ovest (in modo tale da catturare al meglio il potenziale impatto della rete stradale), con una risoluzione orizzontale di 100 m e con meteo della stazione locale Arpa riferita all'anno solare 2017.

Le mappe di ricaduta delle simulazioni modellistiche prodotte non evidenziano per la matrice atmosferica particolari elementi di criticità dovuti all'opera in progetto in fase di esercizio dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda le stime emissive del cantiere prodotte nella revisione del SIA, si rilevano impatti moderatamente significativi (derivanti soprattutto dal risollevarimento e dalla dispersione delle polveri da movimentazione inerti stimate in circa 38.6 kg/giorno) che occorrerà mitigare adeguatamente. Sulla base delle stime effettuate il Proponente indica una serie di azioni che prevede di attuare e che si ritiene siano eventualmente da potenziare nel caso in cui il monitoraggio in corso d'opera evidenziasse criticità associate alle lavorazioni cantieristiche.

Si ritiene importante ribadire di seguito le azioni di mitigazione che il Proponente dichiara di mettere in campo nel SIA e se ne raccomanda la scrupolosa attuazione:

- la bagnatura delle piste di cantiere, in particolare in concomitanza dei periodi di minore piovosità, e dei cumuli di materiali di deposito;
- l'installazione di 2 impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi in uscita dai cantieri;
- la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;
- l'utilizzo di mezzi ed attrezzature di cantiere a più basse emissioni inquinanti e sottoposti a regolari operazioni di manutenzione;
- il rispetto di una velocità dei mezzi modesta e comunque adeguata alla situazione reale dei piani di transito nelle zone di lavorazione;
- in corrispondenza di alcune aree di lavorazione potranno essere predisposte specifiche recinzioni di cantiere con teli antipolvere con funzione di impedire la diffusione delle polveri all'esterno delle aree di cantiere.

Rispetto agli interventi di bagnatura delle piste, delle superfici di cantiere e delle aree di stoccaggio terreni, tali interventi saranno effettuati tenendo conto del periodo stagionale con incremento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva, per circa 168 gg/anno. Si prevede di impiegare circa 1 l/m² per ogni trattamento di bagnatura.

Relativamente agli impatti in atmosfera del cantiere evidenziati nel SIA si prescrive pertanto di richiedere alla Ditta appaltatrice dei lavori (in sede di capitolato d'appalto) la bagnatura periodica delle superfici secondo quanto indicato nel progetto al fine di garantire un'alta efficienza di abbattimento delle polveri.

4.A.2.3. Valutazione dell'impatto sul suolo e sul sottosuolo

Come per tutte le infrastrutture stradali, la realizzazione del progetto determinerà un significativo consumo di suolo a causa della copertura artificiale/impermeabilizzazione dell'area direttamente coperta dalla infrastruttura di trasporto.

A parte l'occupazione fisica della superficie strettamente pertinente all'infrastruttura, il progetto della tangenziale - considerata anche la localizzazione parallela a ridosso della linea ferroviaria Reggio-Sassuolo - e le relative misure di mitigazione e compensazione puntano a minimizzare la trasformazione territoriale e gli effetti prodotti sull'intorno in termini di frammentazione degli habitat naturali, di perdita di funzionalità delle aree (es. spazi interclusi) e di potenziale degrado e nuovo consumo a ridosso di svincoli, bretelle, ecc. al fine di ottimizzare l'inserimento ambientale dell'opera nel contesto del territorio agricolo.

Per la predisposizione del progetto in esame e' stato eseguito un piano di caratterizzazione dei terreni oggetto di scavo. I rapporti di prova delle analisi eseguite sui campioni prelevati mostrano valori rientranti nei limiti normativi, a meno di un campione in cui si rileva un superamento per il solo parametro del rame rispetto ai limiti di cui alla colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 titolo V della parte IV del D.Lgs.152/06. La concentrazione rilevata è comunque conforme ai limiti per le aree agricole così come definite dal DM 46/2019. Si sottolinea che nei terreni agricoli il rame è un valore di fondo spesso superiore ai limiti normativi perché legato alle pratiche agronomiche.

Pur evidenziando che suddetto superamento rientra nei valori di incertezza del metodo di rilevamento in fase di avvio dei lavori verrà comunque ripetuta l'analisi dei terreni in corrispondenza del sondaggio POZ5 bis (nei pressi del ponticello di progetto posto sul Rio di Fogliano) con il prelievo di n. 1 campione rappresentativo. Qualora tale valore venisse confermato il terreno in esame verrà destinato alla realizzazione del rilevato stradale (in colonna B).

La realizzazione del progetto in oggetto porterà alla produzione di un quantitativo di scavi complessivo di 56'313 mc (in banco) che, in riferimento ai fabbisogni dell'opera in progetto sarà suddiviso nel seguente modo:

- 55'735 mc riutilizzabili all'interno della stessa opera (rinterri, rinverdimenti, ripristini e rimodellamenti morfologici per compensazione ambientale) ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017;
- materiale da conferire ad impianto di recupero da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D.

Lgs.152/2006: 578 mc di terreno oltre a 749 mc di materiale proveniente da fresature di pavimentazioni e demolizioni di c.a.

Pertanto si valuta favorevolmente il Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo presentato (art. 24 D.Lgs 120/2017).

4.A.2.4. Valutazione dell'impatto sulle acque sotterranee e superficiali

Per quanto riguarda la fase di esercizio della tangenziale, secondo quanto riportato dettagliatamente nella sintesi del progetto, per le acque di piattaforma è previsto un sistema di drenaggio di tipo "chiuso" mediante il collettamento e trattamento delle acque meteoriche composto da:

- caditoie di raccolta delle acque di piattaforma collocate ad interasse compreso tra 15 m e 30 m;
- collettori che raccolgono l'acqua intercettata dalle caditoie e la convogliano alle vasche di trattamento. I collettori corrono sotto alla piattaforma stradale, parallelamente ad essa e si immettono a gravità nell'impianto di trattamento;
- quattro impianti di trattamento delle acque di prima pioggia (dissabbiatura e disoleatura), con funzionamento in continuo senza la necessità di opere elettromeccaniche fino all'esaurimento dell'evento meteorico.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di n° 4 bacini di laminazione a valle degli impianti di trattamento sopra citati che hanno diverse portate di scarico in recepimento delle indicazioni del Consorzio di Bonifica al fine di garantire l'invarianza idraulica.

Inoltre i 4 impianti di trattamento delle acque di prima pioggia garantiscono anche il contenimento di eventuali sversamenti accidentali come ammesso dalla norma UNI EN 858-2.

Nello specifico gli impianti di prima pioggia hanno un volume utile complessivo pari a 26/28m³ e sono ritenuti adeguati, anche come presidio idraulico in caso di sversamento accidentale, dal momento che sempre in conformità alla norma UNI EN 858, il disoleatore è dotato di dispositivo di chiusura automatica posizionato in corrispondenza del sifone di scarico, ovvero di un otturatore a galleggiante che si chiude in caso di raggiungimento del volume massimo di stoccaggio degli olii.

Per fare fronte alla criticità di incidente stradale che potrebbe avvenire durante un evento meteorico intenso è stato previsto anche un otturatore sul pozzetto by-pass in corrispondenza dello scarico di seconda pioggia. In caso di chiusura dei due otturatori si aggiunge anche il volume di accumulo aggiuntivo costituito dai collettori stradali stessi.

Il dimensionamento dell'impianto di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma è coerente con quanto previsto dalla vigente normativa regionale (DGR 286/05 e DGR 1860/06).

Si ritiene necessario che sia assicurato nel tempo il corretto funzionamento dei sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia mediante manutenzioni programmate ordinarie ed eventualmente straordinarie qualora si evidenziassero eventi incidentali o critici

Rispetto alla fase di cantiere per il progetto in esame e' prevista la realizzazione di un campo base e due cantieri operativi.

La durata dei cantieri sarà pari a 600 gg naturali e consecutivi, con una presenza media di personale in cantiere di circa 22 addetti al giorno. Nel periodo di punta con lo svolgimento contemporaneo di tutte le lavorazioni, si stima un numero complessivo di circa 30 persone al giorno, che corrispondono ad un massimo di 15 abitanti equivalenti.

La scelta delle modalità di gestione delle acque reflue domestiche viene specificato che sarà a carico dell'appaltatore; si ipotizza l'utilizzo di una vasca di raccolta posizionata nel campo base con il prelievo delle acque reflue mediante espurgo con autocisterna a cadenza settimanale. Nei cantieri operativi e lungo le aree di lavoro saranno posizionati wc chimici.

Nel campo base e nei cantieri operativi è prevista l'impermeabilizzazione delle aree di parcheggio e di quelle destinate alla manutenzione ed allo stoccaggio di materiali pericolosi (officine, carburanti, oli, etc.), con telo in polietilene da 500 gr/mq che sarà posato 20-25 cm sotto al piano finito. Al fine di mitigare l'effetto di possibili sversamenti in cantiere è prevista l'installazione, nei pressi delle aree di deposito olii, di kit anti-sversamento di pronto intervento. Le aree saranno inoltre confinate rispetto al reticolo idrografico esistente, mediante la realizzazione di fossi di drenaggio perimetrali.

Durante la loro dismissione ai fini del ripristino ambientale, si prevede di rimuovere completamente qualsiasi opera, guaina e pacchetto di pavimentazione.

Dati i modesti quantitativi di calcestruzzo da utilizzare si prevede di non installare un impianto di betonaggio in area di cantiere, ma si ritiene che i quantitativi di calcestruzzo necessario possano essere approvvigionati da impianto esterno.

E' prevista inoltre l'installazione di n.2 lavaggi ruote a "circuito chiuso", che non hanno necessità di prevedere impianti di trattamento/depurazione dedicati; essi saranno posizionati in prossimità dell'ingresso sulla Tangenziale Sud dei mezzi d'opera e in prossimità della rotatoria 3 di progetto su via E. Fermi.

In fase di cantiere, lungo il tracciato della tangenziale, per limitare la possibilità di contaminazione tra le acque meteoriche di dilavamento e il reticolo idrografico naturale si prevede di limitare i percorsi dei mezzi alla fascia di terreno su cui verrà realizzato il corpo stradale realizzando i fossi di guardia e gli attraversamenti idraulici prima delle opere stradali ed evitando la costruzione di piste di cantiere all'interno delle vie d'acqua minori.

Si prevede inoltre che per il deposito temporaneo dei rifiuti prodotti dal cantiere vengano rispettate le corrette modalità di stoccaggio dei rifiuti in modalità "differenziata", pertanto, nelle aree di cantiere saranno organizzati lo stoccaggio e l'allontanamento dei detriti, delle macerie e dei rifiuti prodotti, garantendo adeguate modalità di trattamento e smaltimento.

Complessivamente pertanto per quanto riguarda l'interferenza con le acque superficiali e sotterranee in fase di cantiere si ritiene che le procedure gestionali adottate e soprarichiamate sinteticamente consentano di minimizzare gli impatti attesi sulle componenti in esame.

4.A.2.5. Valutazione dell'impatto sulla vegetazione, sulla fauna e sugli ecosistemi

Per quanto riguarda l'impatto sulla vegetazione, sulla fauna e sugli ecosistemi in considerazione del

fatto che l'infrastruttura in esame interferisce in modo significativo con il Sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo" attraversandolo per una lunghezza di circa 1500 m, si richiamano le valutazioni della Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna che ha comunicato l'esito positivo, condizionato al rispetto di alcune prescrizioni, della valutazione di incidenza del progetto sul Sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 secondo quanto riportato al successivo punto "4.C Valutazione di Incidenza (VINCA)"; di seguito si riportano pertanto le valutazioni conclusive e le prescrizioni della VINCA:

"CONGRUITÀ DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE CON LE NORME GESTIONALI PREVISTE NELLE MISURE DI CONSERVAZIONE O NELL'EVENTUALE PIANO DI GESTIONE DEL SITO VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO/PROGETTO E DELLE EVENTUALI IPOTESI ALTERNATIVE (rapporto tra le opere/attività previste e le componenti biotiche, abiotiche e le connessioni ecologiche presenti nell'area e nel sito)

- ***Rapporto tra opere/attività previste ed habitat di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito, con particolare riferimento a quelli prioritari (riduzione, trasformazione o frammentazione habitat, ecc.)***

Nella porzione di sito Natura 2000 interessata dall'intervento non sono presenti habitat di interesse comunitario.

L'interferenza tra l'infrastruttura e gli habitat presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio agricolo presente.

- ***Rapporto tra opere/attività previste e specie animali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, di alimentazione, di svernamento, ecc.)***

L'interferenza tra l'infrastruttura e le specie animali presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio, che viene mitigata dalla realizzazione degli specifici sottopassi.

- ***Rapporto tra opere/attività previste e specie vegetali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, substrato, ecc.)***

L'interferenza tra l'infrastruttura e le specie vegetali presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio.

ANALISI DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE

In considerazione delle diverse soluzioni alternative analizzate, considerato che alcune non sono risolutive e performanti dal punto di vista trasportistico e che altre sono da considerarsi analoghe come possibili impatti sugli habitat e sulle specie animali e vegetali presenti nel sito Natura 2000, si ritiene che la soluzione progettuale presentata sia la migliore tra quelle ipotizzate.

Per quanto concerne, invece, l'opzione zero, si ritiene che il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa.

CONCLUSIONI

Esplicitazione dell'esito della valutazione di incidenza e della relativa motivazione:

Dall'analisi delle interferenze tra l'infrastruttura in progetto e gli habitat e le specie animali e vegetali presenti nel sito si ritiene che vi sia un'incidenza negativa e significativa.

PRESCRIZIONI

Indicazione di misure di mitigazione dell'incidenza delle opere/attività previste.

- Creazione di aree idonee alla riproduzione della fauna minore: cataste di legna e pietrame, bee hotel, cassette nido, ecc.
- Potenziamento della vegetazione lungo i canali, attraverso la piantumazione di vegetazione arbustiva, al fine di migliorare e/o consentire la ripresa della connettività ambientale creando corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua esistenti.
- Realizzazione di sottopassi per la fauna in corrispondenza dei corsi d'acqua.

Indicazione di misure di compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste.

- Rinaturalizzazione di aree agricole attraverso la creazione di 4 aree naturali, attraverso: l'acquisizione di terreni privati, attualmente ad uso agricolo, siti in prossimità dell'opera, piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate. Conservazione e potenziamento della presenza di prati stabili. La superficie complessiva acquistata e destinata all'intervento di rinaturalizzazione per le opere di compensazione è di circa 10,20 ettari. In considerazione del fatto che alcune aree individuate per gli interventi di rinaturalizzazione erano situate all'esterno del sito Natura 2000 si è provveduto all'ampliamento del sito in modo da inglobare anche queste aree oggetto di intervento."

Con riferimento alle misure di compensazione si evidenzia inoltre che la Regione Emilia-Romagna, ha approvato con la Delibera di Giunta Regionale n. 2006 del 29/11/2021 (che verrà allegata alla Delibera di Giunta Regionale di approvazione del PAUR) la nuova perimetrazione della ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo", fatte salve le eventuali modifiche che la Commissione Europea intendesse apportare in futuro, prevedendo un ampliamento complessivo della ZSC di 3 ha e che determina un'estensione complessiva della ZSC pari a 192 ha.

Nello specifico, anche all'area posta all'esterno del sito Natura 2000 indicata negli elaborati come "Area Sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia (4)", in cui verrà creata ex novo una zona umida circondata da vegetazione arboreo-arbustiva-prativa, si applicheranno le misure generali di conservazione e le misure specifiche di conservazione relative alla Zona Speciale di Conservazione (ZSC) in oggetto.

4.A.2.6. Valutazione dell'impatto sul paesaggio

Si premette che in relazione all'autorizzazione paesaggistica - sulla base anche di quanto ribadito dalla competente Soprintendenza per le vie brevi e a differenza di quanto contenuto negli elaborati inizialmente depositati dal proponente - occorre specificare che le aree del Sito Rete Natura 2000 -

ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo” non essendo incluse in parchi o riserve, non rientrano nelle aree comunque di interesse paesaggistico tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera f) del D.Lgs. n. 42/2004, pertanto l'autorizzazione paesaggistica è prevista soltanto in considerazione della interferenza del progetto in analisi con corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle “acque pubbliche” di cui al Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775 (art. 142, comma 1, lettera c) del D.Lgs. n. 42/2004), ed in particolare: torrente Rodano - torrente Lodola; rio Lavacchiello - rio di Fogliano; rio Acqua Chiara.

Relativamente all'impatto sul paesaggio si richiamano le valutazioni della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara che relativamente al progetto presentato ha espresso parere positivo evidenziando che:

- “- preso atto di quanto contenuto nella relazione paesaggistica e negli elaborati progettuali;*
- considerato che l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo asse viario con uno sviluppo complessivo di circa 3.270 m, in variante all'esistente SP 467R, che si sviluppa in direzione Nord-Sud a partire dalla SP114 (Via Piacentini) per poi inoltrarsi, parallelamente alla ferrovia, verso le località Due Maestà e Fogliano, bypassando i centri abitati e, infine, raccordarsi nuovamente all'esistente SP 467R; i tre assi principali che compongono l'infrastruttura sono delimitati da una intersezione a livelli sfalsati e da tre rotatorie intermedie di tipo convenzionale;*
- rilevato che non risulta al momento pervenuta dall'Amministrazione Comunale la documentazione di cui all'art. 146 c. 7 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.;*
- ritenuto, sulla base degli elementi ad oggi noti, che la nuova tangenziale, nonostante l'estensione, sviluppandosi parallelamente e a ridosso della ferrovia presente sul lato est, infrastruttura lineare esistente che già attualmente interseca il disegno territoriale agricolo, non ne comprometta significativamente l'assetto percettivo; inoltre la nuova strada, trovandosi in area pianeggiante e non presentando elementi che si sviluppino in altezza, non genera alterazioni improprie delle visuali esistenti; infine, le trasformazioni territoriali, pur presenti, risultano compensate da uno strutturato sistema di mitigazioni, consistente principalmente in nuove piantumazioni, che apportano al contesto trasformazioni valutabili come positive;*
- fatto salvo quanto già trasmesso in materia di tutela archeologica;*

tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza in materia paesaggistica, esprime parere favorevole ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. in quanto le trasformazioni indotte dalla realizzazione dell'infrastruttura di progetto, per le motivazioni indicate in premessa, vengono valutate compatibili con gli obiettivi di tutela paesaggistica.

La presente nota viene inviata alla Commissione regionale di garanzia ai sensi dell'art. 47, c. 3, del D.P.C.M. 169/2019.

Questa determinazione viene espressa nell'ambito di Conferenza di Servizi nell'ottica di garantire un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti: sono pertanto fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale a norma dell'art. 146 c. 7 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in conseguenza dei quale ci si riserva di modificare eventualmente il parere reso.”

A tale riguardo si evidenzia inoltre che successivamente in data 29/04/2022 il Comune di Reggio Emilia ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica secondo quanto riportato al successivo punto "4.B Autorizzazione Paesaggistica del Comune di Reggio Emilia"

4.A.2.7. Valutazione dell'impatto sul patrimonio archeologico

Rispetto all'impatto sul patrimonio archeologico si richiamano le valutazioni espresse dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara che ha espresso parere positivo con prescrizioni relativamente al progetto presentato evidenziando che:

- "considerato che la verifica archeologica preliminare, richiesta con nota prot.20828 del 29.09.2020, ed eseguita dalla soc. coop. Ar/s Archeosistemi, sotto la Direzione scientifica di questo Ufficio, ha identificato alcune aree di presenza di stratigrafia archeologica - Relazioni archeologiche ns. prot.25270 del 15.11.2020 e prot.10436 del 05.05.2021;

tutto ciò considerato e premesso questa Soprintendenza richiede il controllo archeologico continuativo in corso d'opera nel tratto della Tangenziale posto tra i sondaggi S3 ed S4, durante gli scavi per la posa degli scatolari dei tombini idraulici in progetto e delle pile del ponte del sottopasso ferroviario. Le indagini dovranno essere eseguite con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica.

Gli archeologi incaricati opereranno sotto la Direzione scientifica di questa Soprintendenza e dovranno mettersi in contatto con il Funzionario archeologo responsabile dell'istruttoria; a tal fine, sarà cura della D.L. comunicare il nominativo della ditta incaricata, del Direttore dei Lavori e la data di inizio lavori con un congruo preavviso di almeno 10 giorni lavorativi. Agli archeologi incaricati dovrà essere fornita la documentazione progettuale completa e copia del presente parere.

Resta inteso che, qualora venissero rinvenute evidenze di interesse archeologico nel corso di detti controlli, questo Ufficio si riserva di formulare ulteriori prescrizioni di tutela in merito.

Eventuali varianti al progetto qui approvato dovranno essere preventivamente sottoposte ad autorizzazione."

4.A.2.8. Valutazione dell'impatto acustico

Il progetto prevede un consistente alleggerimento dei flussi di traffico sulla SP467R, che percorreranno in alternativa la nuova infrastruttura stradale. Mentre l'attuale SP attraversa un abitato urbanizzato, caratterizzato prevalentemente da funzioni residenziali ma non solo (scolastiche, commerciali, artigianali, ecc...), l'infrastruttura in progetto attraversa un territorio a bassa urbanizzazione con scarsa presenza di edifici a destinazione residenziale. Ne segue che una quota consistente di ricettori attualmente impattati dalle emissioni rumorose della SP 467R otterranno un miglioramento del clima acustico, la cui entità precisa non è determinabile allo stato attuale, in quanto dipende in buona parte da eventuali provvedimenti che verranno attuati nel tratto di attraversamento storico della SP467R (limiti di velocità, zona 30, altre limitazioni alla viabilità, ecc...), non ancora ufficialmente definiti.

Dall'analisi dei dati della tabella 5.6 "Livelli acustici calcolati sui ricettori - scenario di progetto A", riportata nelle pagine comprese dalla 62 alla 66 della relazione di impatto acustico, si evince che su diversi ricettori i valori previsti non risultano in buon accordo con l'esperienza maturata negli scorsi anni di rilievi fonometrici su larga scala della rete di strade provinciali. Le principali anomalie riscontrate riguardano:

- la differenza tra i LAeq previsti in periodo diurno e il calo eccessivamente consistente dei livelli sonori previsti in periodo notturno, che non trova riscontro in nessuna delle altre infrastrutture provinciali oggetto di monitoraggio;
- la fase di taratura, contenente contraddizioni tra i livelli rilevati e quelli ottenibili a partire dai dati effettivamente inseriti nel modello, con particolare riferimento alle velocità dei mezzi leggeri e pesanti in periodo notturno.

Per quanto detto sopra risultano necessarie, in fase di Progetto Esecutivo, ulteriori verifiche acustiche in merito alla necessità di eventuali interventi di mitigazione per i ricettori maggiormente impattati dalla nuova viabilità ed eventualmente collocati all'interno di due o più fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto (indicativamente i ricettori n° 11, 12, 14, 15), prestando particolare attenzione alla necessità di una progettazione integrata che consideri le eventuali interferenze con altri elementi territoriali - tra cui ad esempio manufatti in progetto (bacini di laminazione, piste di cantiere, vie di accesso alle abitazioni, ecc...) - e provveda alla puntuale risoluzione delle interferenze stesse.

Per interventi di mitigazione si intendono sia le barriere tradizionali, sia le dune o le terre armate oppure combinazioni delle tre tipologie, con il fine di garantire il miglior inserimento paesaggistico-ambientale.

In caso di impatti residui, vale a dire superamenti dei limiti normativi di lieve entità (indicativamente inferiori a 1 dBA), non si esclude la possibilità di sperimentare la posa di asfalti fonoassorbenti a lunga durata purché accompagnati da adeguata manutenzione nel tempo.

Relativamente al tema della concorsualità si evidenzia che alcuni limiti riportati nella colonna "Limiti fasce nuova tangenziale con concorsualità" nella tabella 5.6 relativa allo scenario di progetto A (pag.62-66) devono essere rivisti con riferimento alla Delibera SNPA doc.68/CF (ad esempio ricettori 1, 52, 53, 57) ed alle tabelle esplicative ivi riportate. Ne consegue che, una volta rivisti i limiti (e pure le previsioni dei LAeq in periodo notturno come indicato al punto precedente), occorre verificarne il rispetto.

E' necessario verificare alcuni limiti riportati nella colonna "Limiti fasce nuova tangenziale con concorsualità" nella tabella 5.6 relativa allo scenario di progetto A (pag.62-66), non congrui con quanto riportato nella Delibera SNPA doc.68/CF, in particolare con le tabelle ivi contenute, prese a riferimento per definire i limiti della concorsualità di più infrastrutture di trasporto.

Per quanto riguarda la valutazione di impatto acustico per la fase di cantiere le simulazioni effettuate individuano le distanze massime alle quali le principali lavorazioni impattanti rispettano il valore di 70 dBA.

Non sono presenti ricettori all'interno delle sopra citate distanze individuate per le lavorazioni maggiormente impattanti.

Dovrà pertanto essere prodotta una comunicazione nel rispetto di quanto previsto per le attività

rumorose temporanee (cantieri) nello specifico Regolamento Comunale, se presente ed aggiornato, oppure nella DGR 1197/2020.

Poiché sono presenti alcuni ricettori molto prossimi alle citate distanze massime nel caso delle lavorazioni più rumorose, se a seguito di più dettagliate valutazioni si prevedesse il superamento del valore citato in tali ricettori, dovrà essere prodotta una richiesta di autorizzazione in deroga nel rispetto di quanto previsto dalla normativa sopra citata.

L'ottenimento dell'idoneo titolo dovrà essere compito della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente.

4.A.2.9. Valutazione sulla produzione di rifiuti

La produzione di rifiuti per la tipologia di intervento in esame risulta limitata alla sola fase di cantiere, per la quale, secondo quanto descritto nello studio di impatto ambientale presentato, verranno adottate misure gestionali adeguate per minimizzare i possibili impatti sulle acque e sul suolo.

4.A.2.10. Valutazione dell'impatto sulla popolazione e salute pubblica

Il Servizio di Igiene e Sanità Pubblica ha valutato il progetto in esame sotto il profilo dell'impatto sanitario/ambientale, relativamente alle singole tematiche ambientali ed alle loro interazioni sulla salute della popolazione ed espresso parere favorevole condizionato, riportando le seguenti valutazioni:

“L'intervento in oggetto è indicato nel PUM di area vasta 2008 (piano urbano della mobilità) e nel PUMS 2018 (Piano urbano della mobilità sostenibile) del Comune di Reggio Emilia come necessario in quanto la SP467 presenta un traffico consistente per il collegamento di Reggio Emilia con Scandiano e la zona delle ceramiche, attraversa tutto l'abitato di Fogliano e di Due Maestà e il suo percorso trova un'insufficiente capienza nel nodo d'ingresso alla tangenziale sud-est con frequente formazione di code e intasamenti.

E' risaputo che l'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) nel report “Ambient Air Pollution: a global assessment of exposure and burden of disease”, ha indicato l'inquinamento atmosferico quale principale fattore di rischio ambientale per la salute della popolazione mondiale.

Il rapporto descrive l'inquinamento dell'aria come un importante fattore di rischio al quale è attribuibile una quota rilevante di effetti sanitari dovuti principalmente all'esposizione alla frazione respirabile PM10-PM2,5, agli ossidi di azoto (NO2) derivanti dal traffico.

Le aree urbane rappresentano i contesti territoriali più a rischio in considerazione della quota di popolazione che si concentra in queste aree. Il traffico veicolare rappresenta quasi ovunque la causa principale di questo inquinamento.

Per ridurre tale impatto occorrono interventi strutturali importanti mirati a programmare una migliore “organizzazione” delle attività e della mobilità nelle aree urbane, che possano portare alla riduzione del numero delle fonti primarie di emissione (come la riduzione degli autoveicoli circolanti, trasporti urbani efficienti ecc..).

Quindi la sola tangenziale non rappresenta una soluzione completa alle problematiche evidenziate ma contribuisce a migliorare in modo significativo la qualità della vita e l'impatto sulla salute della

popolazione residente nelle frazioni di Fogliano e Due Maestà con riduzione dell'esposizione diretta all'inquinamento da traffico, al rumore ed al rischio di incidenti stradali.

Valutata tutta la documentazione a corredo della valutazione d'impatto ambientale per gli ambiti di competenza si esprimono le seguenti valutazioni:

OPERE DI MITIGAZIONE COMPENSAZIONE

1. l'analisi ambientale e dell'impatto sulla salute svolta nello Studio di Impatto Ambientale (SIA), ha ricostruito il quadro di riferimento esistente, facendo emergere gli aspetti più caratterizzanti dell'impatto del traffico sulla popolazione residente le due frazioni; le analisi condotte nel SIA hanno permesso di stimare i principali effetti che possono verificarsi sulla salute e sull'ambiente a seguito della realizzazione del progetto in esame, stimando una riduzione significativa della popolazione esposta ai maggiori fattori di rischio.

La realizzazione della tangenziale comporta una riqualificazione dell'asse SP 467R (via E. Fermi) in un asse portante della mobilità dolce (super ciclabile), pertanto l'Amministrazione Comunale dovrà attuare una serie di misure (segnaletica stradale, spartitraffico, realizzazione di piste ciclopedonali ecc.) tali da disincentivare l'utilizzo da parte sia dei veicoli leggeri che di quelli pesanti del tratto della SP 467R passante per i centri abitati e contestualmente incentivare la mobilità ciclo-pedonale, per favorire la riduzione del traffico e promuovere la mobilità dolce favorendo l'adozione di stili di vita più sani.

2. Nelle opere di mitigazione e compensazione il progetto del verde è l'occasione di rinaturalizzare un ambito fortemente antropizzato. Considerata l'importanza di garantire interventi di compensazione in territori come il nostro, caratterizzati da situazioni di criticità ambientali, si ritiene auspicabile che la scelta delle essenze erbacee, arboree e arbustive da piantumare, sia orientata a tipologie autoctone poco idroesigenti, che abbiano una spiccata capacità di captazione delle sostanze inquinanti, che abbiano un'elevata capacità di adattamento e sopravvivenza nel contesto bio-climatico che attualmente caratterizza il nostro territorio senza la necessità di eccessivi trattamenti fitosanitari. Si richiede poi di utilizzare per la piantumazione esemplari adulti in modo che la mitigazione sia attiva nell'immediato. Per la scelta delle essenze da piantumare, si consiglia di far riferimento alle ricerche condotte dal CNR-IBE (www.vivam.it).

3. E' prevista la realizzazione di quattro bacini di laminazione, quelli collocati più a sud in continuità con le aree destinate alla compensazione potranno contribuire anche alla rinaturalizzazione in particolare per quanto riguarda la fauna. Permane per tutti la necessità di garantire che la rete acque bianche sia realizzata in modo da non comportare fenomeni di sovraccarico sugli invasi di laminazione e il corretto deflusso impedendo rigurgiti e/o inversioni di flusso.

Allo scopo di prevenire la riproduzione di insetti vettori di patologie trasmissibili, si dovranno evitare ristagni d'acqua e garantire sempre il rapido svuotamento nella rete scolante (entro le 72 ore). È necessario, infine, che la zona dell'invaso di laminazione sia resa inaccessibile alle persone mediante idonea recinzione.

SICUREZZA STRADALE

Considerata la presenza di elevati flussi di traffico, il progetto prevede la realizzazione di tre rotatorie. Di queste, la rotatoria R2 collocata in corrispondenza della viabilità esistente di Via Anna Frank (SP 66) e la rotatoria R3 che consente alla viabilità di progetto di ricongiungersi con la Strada Provinciale 467R via Fermi dovranno essere progettate in modo tale da garantire gli attraversamenti in sicurezza

da parte dell'utenza debole (ciclisti e pedoni) con la previsione di corsie privilegiate (e relativa segnaletica) come indicato nelle "Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale" approvato con la D.G.R. 691/2019.

LA RICHIESTA DI MATERIALI INERTI

Nella relazione sulla cantierizzazione della Tangenziale vengono indicati i siti di cava per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione dell'intero manufatto facendo riferimento agli strumenti di pianificazione della Provincia di Reggio Emilia in particolare al PIAE 2017 per alcune cave e al PIAE 2002 per altre.

Indicativamente le sopracitate cave distano mediamente dal cantiere circa 25 Km, dovrà essere posta particolare attenzione durante i trasferimenti prevedendo modalità operative adeguate e la copertura dei cassoni dei mezzi di trasporto con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il passaggio nei pressi e/o nei centri abitati che si trovano lungo il tragitto.

MONITORAGGIO

Il monitoraggio rappresenta l'insieme di azioni che consentono di verificare, attraverso la rilevazione di determinati parametri biologici, chimici e fisici, gli impatti ambientali significativi generati dall'opera nelle fasi di realizzazione e di esercizio. Pertanto il Piano di Monitoraggio ambientale deve garantire la piena coerenza con i contenuti del SIA, relativamente alla caratterizzazione dello stato dell'ambiente nello scenario ante operam e alle previsioni degli impatti ambientali significativi connessi con l'attuazione del progetto (in corso d'opera e post operam).

Qualora durante la campagna di monitoraggio ambientale dovessero emergere dati discordanti rispetto a quanto predisposto nel SIA dovranno essere individuati e attuati tutti gli interventi necessari atti a ripristinare le condizioni ambientali previste nel SIA.

CAMPO BASE - AREE DI CANTIERE.

Vista la previsione di realizzare un campo Base e due cantieri operativi relativamente allo smaltimento dei reflui, viene dichiarato: "si ritiene che la scelta delle modalità di gestione delle acque reflue domestiche e degli eventuali impianti di raccolta/trattamento, pur nel rispetto di tutte le norme igieniche ed ambientali, sia un magistero dell'Appaltatore". Ad oggi si può ipotizzare che, stante i quantitativi ridotti di reflui domestici prodotti dal cantiere, questi possano essere gestiti attraverso vasca di raccolta posizionata nel campo base ed espurgo mediante autocisterna a cadenza settimanale. Nei cantieri operativi e lungo le aree di lavoro saranno posizionati wc chimici. Le aree di cantiere, in particolare la zona mensa, le docce e gli spogliatoi dovranno essere dotate di acqua potabile ed i campi base dovranno essere realizzati in conformità ai requisiti indicati nelle note interregionali inerenti le grandi opere (Vedi punto sicurezza dei cantieri).

Il cantiere stradale si configura come un ambiente lavorativo particolare per la consistenza delle opere, occorre pertanto osservare al dettaglio tutti gli obblighi di legge. Il cantiere stradale è sottoposto a tutte le indicazioni previste dal Testo unico sulla sicurezza sul lavoro in particolare dagli articoli 18, 19, 20 che riguardano gli obblighi del committente, del datore di lavoro, del preposto, dei lavoratori e delle imprese affidatarie. Tutto nel cantiere stradale deve essere programmato e previsto onde evitare incidenti sul lavoro e malattie professionali derivanti da: movimentazione manuale dei carichi, rumore, vibrazioni, sostanze pericolose, polveri ecc... Quindi particolare attenzione dovrà essere posta oltre alla redazione dei documenti previsti dalla normativa, anche alla formazione degli

operatori ed alla continua vigilanza da parte dei capocantiere sull'ideale svolgimento dell'attività da parte dei lavoratori.

Durante la realizzazione dell'opera dovranno essere applicate le Note Interregionali emanate dalle Regioni Toscana e Emilia Romagna nell'ambito della sicurezza nelle grandi opere che prevedono quanto segue:

- 1. organizzazione del cantiere con particolare riferimento ai singoli ambiti operativi o ad altre suddivisioni previste con indicazione dei responsabili del cantiere dell'impresa affidataria e relativa delega in ordine alla sicurezza sul lavoro e del coordinatore in fase di esecuzione dei lavori.*
- 2. dovranno essere indicati gli accessi dalla viabilità ordinaria deputati per garantire l'intervento dei mezzi di soccorso sanitario, comprensive di progressiva chilometrica univoca (ogni 250 metri) sulle piste di cantiere.*
- 3. planimetrie dei campi base comprensive dei locali e delle attrezzature accessorie, delle sale mense, delle officine, e delle vie di transito all'interno degli stessi.*
- 4. piano di sicurezza e coordinamento.*
- 5. metodi, strumenti, personale in capo all'impresa affidataria per garantire:*
 - la verifica delle condizioni di sicurezza dei lavori affidati;*
 - la verifica dell'idoneità tecnico-professionale delle imprese e dei lavoratori autonomi;*
 - il coordinamento delle imprese e dei lavoratori autonomi;*
 - la verifica dei POS delle imprese;*
 - il controllo degli accessi e delle presenze in cantiere.*
- 6. Metodi, strumenti, personale in capo al coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione dell'opera per garantire:*
 - la verifica dell'applicazione delle misure previste nel piano di sicurezza e coordinamento da parte delle imprese e dei lavoratori autonomi;*
 - il coordinamento delle imprese e dei lavoratori autonomi;*
 - l'adeguamento in corso d'opera del PSC.”*

4.A.2.11. Valutazione dell'inquinamento luminoso ed elettromagnetico

Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso gli elementi d'impatto del progetto sono costituiti dall'impianto di illuminazione esterno della nuova viabilità e di segnalamento. Il progetto prevede l'utilizzo di corpi illuminanti conformi alle disposizioni della L.R. n.19 del 29/09/2003 e relativa DGR applicativa n. 1732/2015, tenuto conto anche delle zone di protezione in cui si colloca.

Si prescrive tuttavia che detti corpi illuminanti dovranno non solo avere i requisiti costruttivi, ma anche essere installati secondo le disposizioni di cui alla normativa sopra richiamata. A realizzazione avvenuta del progetto illuminotecnico disciplinato dalla normativa succitata (LR 19/2003 e relativa DGR 1732/2015), si prescrive di fornire le dichiarazioni di cui agli allegati C, H3 ed I alla suddetta DGR.

Per quanto riguarda i campi elettromagnetici, il progetto prevede la realizzazione di infrastrutture elettriche essenzialmente funzionali ai dispositivi di segnalazione luminosa e all'alimentazione e controllo dell'impianto di illuminazione esterno che non rientrano nel campo di applicazione della LR

10/93 poiché alimentate con tensione non superiore a 5000 V. Dette sorgenti non hanno rilevanza ai fini della valutazione dell'impatto elettromagnetico in quanto le loro emissioni si collocano al di sotto dei valori di riferimento previsti dalla normativa vigente per le infrastrutture elettriche (DPCM 8 luglio 2003) per la protezione della popolazione dall'esposizione ai suddetti campi.

4.A.2.12. Valutazione delle mitigazioni e compensazioni

Per quanto riguarda la valutazione delle misure di mitigazione e compensazione proposte si rimanda alla trattazione specifica sintetizzata all'interno dei paragrafi riguardanti le valutazioni per ciascuna componente ambientale analizzata.

4.A.2.13. Misure per il monitoraggio degli impatti ambientali

Il Piano di monitoraggio ambientale è stato predisposto avendo a riferimento le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)" predisposte dal MATTM nel 2014 che definiscono gli obiettivi del Piano di monitoraggio ambientale, i requisiti, le aree di indagine, i punti di monitoraggio, i parametri analitici, l'articolazione temporale, la struttura organizzativa, il flusso dei dati e la loro restituzione.

Il documento presentato descrive gli obiettivi del Piano di monitoraggio ambientale, l'articolazione temporale delle attività, le modalità di monitoraggio delle singole componenti ambientali ma non specifica per tutte le matrici il flusso delle informazioni, processi di analisi, validazione e restituzione dei dati.

Si riportano di seguito alcune valutazioni e indicazioni per ottimizzare il Piano di monitoraggio ambientale.

Relativamente al piano di monitoraggio ambientale si prescrive che lo stesso venga integrato tenendo conto delle indicazioni sotto elencate relative alle diverse matrici, al flusso informativo e alla gestione delle anomalie, in coerenza con le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006, D.Lgs.163/2006) predisposte dal MATTM nel 2014, e presentato prima della prevista fase per il monitoraggio di Ante Operam (AO), alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna e ad Arpa e per l'approvazione sulle tematiche di competenza.

Le indicazioni vengono di seguito indicate con numero progressivo.

COMPONENTE ATMOSFERA

Per il tipo di monitoraggio denominato ATM Tipo 1 in fase Ante Operam (AO) e Post Operam (PO) saranno monitorati i seguenti parametri: PTS, PM₁₀, PM_{2,5}, NO, NO_x, NO₂, CO, SO₂, O₃, Metalli pesanti, Benzene, Benzo(a)pirene, parametri meteo.

Per il numero di campagne e dei siti di monitoraggio sono previsti:

- in fase AO: 2 campagne bisettimanali su due siti di monitoraggio ATM_A01 e ATM_A02 ogni

- 4 mesi da eseguirsi nell'anno precedente ai lavori,
- in Corso d'Opera (CO): 6 campagne bisettimanali su un sito di monitoraggio da eseguirsi durante i lavori e saranno monitorati solo PTS, PM₁₀ e PM_{2,5} + Benzo(a)pirene in caso di impianti di bitume,
- in fase PO (2 campagne bisettimanali ogni 4 mesi da eseguirsi il primo anno di messa in esercizio nei punti ATM_P01 e ATM_P02).

Relativamente alla fase di monitoraggio in Corso d'Opera, il proponente dichiara inoltre che *“I dati CO devono essere acquisiti in aree rappresentative dei luoghi e dei momenti più critici delle attività di cantiere. Per ogni ambito, la stazione di monitoraggio sarà posizionata in corrispondenza del ricettore più prossimo alle aree di intervento e/o ai cantieri operativi (...). Per questo tipo di monitoraggio si ritengono sufficienti 6 campagne del Tipo 1 della durata di 2 settimane da svolgersi in prossimità delle altre lavorazioni più impattanti.”*

Visto quanto sopra si forniscono le seguenti indicazioni:

Indicazione 1): si precisa che per la fase CO le campagne di Tipo 1 si possono sostituire con la determinazione dei soli parametri PTS, PM₁₀ e PM_{2,5} + Benzo(a)pirene (in caso di impianti di bitume) e parametri meteo .

Indicazione 2): si precisa che nel piano di monitoraggio non sono stati indicati né numero né posizione indicativa dei punti di monitoraggio relativi al CO, nemmeno presso i recettori più prossimi alle aree dei cantieri operativi fissi già localizzati. Inoltre nelle mappe del PMA è individuato solo 1 dei 2 punti di monitoraggio previsti per l'AO e il PO.

Prima della stesura finale del PMA dovranno essere comunicati ad Arpa, per l'approvazione, l'ubicazione dei punti di monitoraggio AO/PO non individuati in mappa e, per le aree dei cantieri e delle lavorazioni lungo le aree di lavoro, alcuni dei recettori più critici presso i quali si pensa che sarà effettuato il monitoraggio nei momenti più impattanti della attività di cantiere.

Indicazione 3): nell'ottica di utilizzare il monitoraggio anche come “verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione evidenziando eventualmente la necessità dell'attuazione di misure correttive”, si chiede che qualora il monitoraggio in corso d'opera evidenzii criticità associate alle lavorazioni cantieristiche, siano potenziate le misure di mitigazione anche con l'uso dei teli antipolvere con la funzione di ridurre la diffusione di particolato all'esterno come già ipotizzato dal proponente nel SIA e di verificarne l'efficacia con l'eventuale ripetizione del monitoraggio.

I report dei monitoraggi dovranno essere trasmessi ad Arpa al termine di ogni campagna; in particolare per il monitoraggio CO dovranno essere indicati nei report, oltre ai dati di monitoraggio, anche i punti di misura critici individuati di volta in volta a seconda delle lavorazioni in essere e dovranno essere descritte le azioni di mitigazione per l'abbattimento delle polveri adottate durante il periodo di misura, compreso l'eventuale uso di specifiche recinzioni di cantiere con teli antipolvere (per queste ultime fornire eventuale documentazione fotografica che ne dia evidenza).

COMPONENTE RUMORE

Fase di Post Operam

Il Piano di monitoraggio ambientale in fase di post operam deve essere reimpostato, in quanto centrato sui cantieri, il cui monitoraggio in fase di post operam non è significativo.

Risultano invece non monitorati, ad eccezione del ricettore n°3, tutti i ricettori in cui sono previsti impatti sonori prossimi ai limiti normativi o comunque potenzialmente critici a causa delle incertezze associate ad ogni modello previsionale utilizzato.

Oltre ai ricettori maggiormente impattati dalla nuova viabilità (indicativamente i ricettori n° 11, 12, 14, 15), dovranno dunque essere oggetto di monitoraggio anche tutti i ricettori con valori stimati prossimi ai limiti normativi (indicativamente -1 dBA), tenuto conto anche degli aspetti legati alla concorsualità di più infrastrutture (a solo titolo d'esempio potrebbero rientrare nel criterio sopra esposto alcuni dei seguenti ricettori: n° 3, 4, 10, 13, 16, 52, 53, 55, 58).

Il monitoraggio acustico dovrà essere eseguito con l'infrastruttura in funzione a regime e dovrà comprendere il contemporaneo rilievo dei flussi di traffico, al fine di riportare i livelli sonori alle condizioni dei flussi massimi previsti in fase di progetto.

Visto quanto sopra si forniscono le seguenti indicazioni:

Indicazione 4): Il PMA in fase di post operam deve essere centrato sui ricettori impattati dal tracciato della nuova tangenziale e deve comprendere tutti i ricettori lungo il tracciato dell'arteria in progetto nei quali, in fase progettuale esecutiva, siano stati previsti interventi di mitigazione o sia stato previsto il rispetto dei limiti con un margine inferiore a 1 dBA. Il monitoraggio acustico dovrà essere eseguito con l'infrastruttura in funzione a regime e dovrà comprendere il contemporaneo rilievo dei flussi di traffico, al fine di riportare i livelli sonori alle condizioni dei flussi massimi previsti in fase di progetto al 2030.

Per i ricettori maggiormente impattati deve essere previsto il monitoraggio in continuo per una settimana, con cadenza una sola volta; per i ricettori lungo il tracciato dell'arteria in progetto in cui si prevede il rispetto dei limiti entro -1 dBA può essere adottato il monitoraggio di almeno 24 ore in un giorno infrasettimanale, da estendere ad una settimana solo nel caso in cui il rilievo giornaliero fosse prossimo ai limiti normativi o si riscontri un superamento di questi ultimi.

Come già ricordato nella prescrizione relativa alla concorsualità, occorre valutare nei singoli ricettori monitorati, in fase di Post Operam, il contributo delle diverse infrastrutture di trasporto.

COMPONENTE ACQUE

Acque superficiali

Localizzazione dei punti di monitoraggio

Il PMA proposto prevede il monitoraggio sui seguenti tratti di corso d'acqua, ognuno dei quali è costituito da un punto di monitoraggio a monte e uno a valle dell'opera, rispetto al flusso idrico:

- S Baz - Condotta Bazzarola;
- S Bra - Cavo Braiola;
- S Fra - Fosso Francesca;
- S Va - Rio Valcavi;

Si concorda con la scelta dei tratti di corso d'acqua proposti per il monitoraggio, essendo intersecati dalla futura opera in progetto.

Parametri descrittivi (indicatori)

Per il monitoraggio delle acque superficiali è previsto l'utilizzo di parametri generali di laboratorio e di parametri chimico-fisici in situ. Si prende atto dell'integrazione dei parametri di monitoraggio proposta e si concorda con l'implementazione dello screening analitico dei parametri da applicare nel monitoraggio delle acque superficiali.

Si specifica che il parametro Escherichia coli, previsto dalle Linee Guida Ministeriali, andrà effettuato solamente nei tratti di corpo idrico che si trovano in corrispondenza di eventuali scarichi civili provenienti dalle aree di cantiere.

Indicazione 5): Per i parametri di base dello stato chimico si farà riferimento ai valori soglia riportati nell'Allegato 1, del D.LGS 172/15 (in particolare tabella 1/A e 1/B) per la classificazione dello stato di qualità delle acque superficiali e la valutazione sarà finalizzata all'obiettivo di "non deterioramento" del corpo idrico come previsto dalla DQA (Direttiva Quadro Acque).

Frequenza/durata dei monitoraggi

Per quanto riguarda la fase Ante Operam il monitoraggio proposto prevede che esso sia realizzato immediatamente prima della fase di costruzione su tutti i punti di controllo previsti dei corsi d'acqua interferiti nei punti individuati a valle dell'infrastruttura in progetto.

Indicazione 6): Si ritiene che il monitoraggio della fase AO debba essere effettuato con due campagne di misura a cadenza semestrale prima della fase di costruzione, allo scopo di fornire una caratterizzazione dell'ambiente idrico superficiale interferito dal progetto.

Per quanto riguarda la fase CO il monitoraggio proposto prevede di essere svolto con cadenza trimestrale per i parametri generali di laboratorio e per i parametri chimico-fisici in situ con cadenza semestrale (un prelievo in periodo di morbida e l'altro in periodo di magra).

Indicazione 7): il monitoraggio della fase CO dovrà essere eseguito su tutti i punti di controllo contestualmente per entrambi i parametri generali di laboratorio e chimico-fisici in situ, con cadenza trimestrale come previsto dalle LG Ministeriali.

Per quanto riguarda la fase PO il monitoraggio proposto prevede per un anno post operam di ripetere trimestralmente i rilievi su tutti i punti di monitoraggio ed è conforme alle Linee Guida Ministeriali.

Acque di prima pioggia

Per la fase di esercizio è previsto per un anno post operam di ripetere trimestralmente i rilievi sui 4 punti di monitoraggio in corrispondenza dell'uscita degli impianti di prima pioggia prima dell'immissione nei 4 bacini di laminazione e a monte e a valle dell'infrastruttura sui corpi idrici recettori denominati Condotta Bazzarola, Cavo Braiola, Fosso Francesca e Rio Valcavi, controllando i parametri: Solidi sospesi, COD, Idrocarburi Totali, per verificare il rispetto di tabella 3, colonna scarico in acque superficiali, dell'allegato 5 della parte terza del D. Lgs. 152/2006.

Acque sotterranee

Localizzazione dei punti di monitoraggio

Si prende atto e si concorda con il monitoraggio di controllo proposto in corrispondenza dell'area di scavalco della tangenziale, nelle vicinanze dell'area dove è previsto il campo base e cantiere operativo.

Viene proposto il monitoraggio dei seguenti punti:

- piezometro S1_Pz (in planimetria individuato come Pz1), fessurato da 26.0 m a 29.0 m, che rappresenta in termini piezometrici il punto a valle del tracciato in progetto;
- il piezometro denominato Pz2, (fessurato da 17.0 m a 22.0 m) relativo alla falda potenzialmente intercettata dalla perforazione dei pali dell'opera di scavalco della tangenziale;
- piezometro Pz4 (fessurato da 3.0 m a 4.5 m) relativo alla falda superficiale.

In base a quanto dichiarato dal Proponente nel PMA e successive integrazioni/chiarimenti *“i potenziali impatti nei confronti delle acque sotterranee sono da ricondursi principalmente alla costruzione delle opere con fondazioni profonde o a sversamenti accidentali”*.

Si dettaglia inoltre che *“il sistema idrogeologico in corrispondenza dell'area di scavalco della tangenziale è complesso composto, entro i primi 30 m di profondità, da 4 acquiferi, due dei quali, quelli più profondi, in pressione. Le stesse indagini che hanno portato ad individuare i quattro acquiferi e a determinarne le quote piezometriche hanno altresì evidenziato come solamente quello più profondo sembra avere una certa continuità areale, comunque non connesso con quelli ancora più profondi. Gli altri acquiferi sovrastanti, compreso quello posto tra circa 17,0 m e 22 m, sembrano avere estensione areale limitata e con potenzialità idrogeologiche di gran lunga meno significative di quello più profondo”*.

Preso atto inoltre di quanto dichiarato dal Proponente:

“- che la realizzazione dei pali avverrà con l'utilizzo della tecnica di perforazione ad elica continua denominata “CFA”;

- dell'assenza di utilizzo di fango bentonico di perforazione;*
- del non impiego di additivi e/o sostanze diverse dal calcestruzzo nella realizzazione dei pali;*
- che le modalità operative di tale tecnica consentono di contrastare eventuali sovrappressioni generate dalla possibile presenza di falde acquifere in pressione, tanto da mantenerle confinate ed evitare la loro commistione sia in fase realizzativa che nelle fasi successive.”*

Indicazione 8): si ritiene necessario individuare una coppia di piezometri posti rispettivamente a monte e valle idrogeologico nell'area di scavalco della tangenziale (utilizzando eventualmente anche un

piezometro tra quelli proposti) con fenestratura solo nell'acquifero più profondo, che è quello maggiormente da tutelare, vista anche la presenza nelle vicinanze di un campo pozzi ad uso acquedottistico.

Parametri descrittivi (indicatori)

Per quel che riguarda i parametri, il Piano di monitoraggio ambientale proposto prevede il seguente screening di monitoraggio:

pH, temperatura, conducibilità, Metalli pesanti (As, Cd, Co, Cr tot, Cr IV, Hg, Ni, Pb, Cu, Zn) e Idrocarburi Totali (come n-Esano).

Indicazione 9): Pur concordando con la scelta dei parametri proposti, si evidenziano alcune precisazioni relativamente ai parametri in situ:

-integrare con potenziale Redox, quota piezometro e prof. falda; livello statico e rispetto al p.c, soggiacenza.

e relativamente a parametri chimici - fisici:

-integrare la ricerca con Tensioattivi anionici, Tensioattivi non ionici, fenoli, IPA e BTEX, solo se tali sostanze rientrano nelle fasi di lavorazione per la costruzione e messa in esercizio dell'opera, diversamente si può soprassedere;

-integrare lo screening analitico con torbidità, calcio, potassio, magnesio, nitrati, nitriti, cloruri, solfati, sodio, ferro, manganese, Ossidabilità, alcalinità (HCO_3), determinazione dell'ammoniaca che dovrà essere espressa come ione ammonio (NH_4^+);

-si chiede inoltre di integrare lo screening analitico col parametro Escherichia coli che dovrà essere determinato solamente nei piezometri di controllo in aree di cantiere che presentano una potenziale contaminazione da reflui civili;

Frequenza/durata dei monitoraggi

Per quanto riguarda la fase Ante Operam il monitoraggio proposto prevede una campagna preliminare finalizzata a caratterizzare la situazione esistente dal punto di vista qualitativo e quantitativo quale punto di riferimento per individuare eventuali alterazioni causate dalle attività di costruzione e di esercizio sui punti di controllo immediatamente prima della fase di costruzione dell'opera.

Indicazione 10): si sottolinea che il monitoraggio nella fase AO dal punto di vista qualitativo e quantitativo deve essere effettuato contestualmente.

Per quanto riguarda la fase di monitoraggio in Corso d'Opera il monitoraggio proposto prevede che le attività proseguano per l'intera durata di costruzione delle opere e di presenza dei cantieri, dall'installazione fino al completo smantellamento prevedendo per i parametri generali di laboratorio n. 2 campagne da attuarsi prima e durante la realizzazione delle opere con fondazioni profonde.

Indicazione 11): si ritiene che il monitoraggio nella fase CO dal punto di vista qualitativo e quantitativo debba essere effettuato contestualmente e a cadenza trimestrale.

Per quanto riguarda la fase Post Operam il monitoraggio proposto prevede una campagna da attuarsi terminate le operazioni di smantellamento dei cantieri e prima del termine delle opere di compensazione paesaggistica.

Indicazione 12): si ritiene che il monitoraggio nella fase PO dal punto di vista qualitativo e quantitativo debba essere effettuato anche dopo 3 mesi dalla fine delle opere, oltre a quanto proposto e previsto nel Piano di Monitoraggio.

Indicazione 13): tutte le indagini previste dal PMA dovranno essere realizzate da laboratori accreditati ed operare in modo conforme a quanto richiesto dalla norma UNI CEN EN ISO 17025.

MONITORAGGIO DELLA FLORA E DELLA FAUNA

Il monitoraggio ambientale ex-post, previsto nell'ambito del progetto presentato, è finalizzato alla verifica degli effetti significativi negativi, già ritenuti probabili in sede di Valutazione di incidenza, ma che necessitano di specifiche analisi qualitative e quantitative che solo in fase di esercizio dell'infrastruttura viaria in oggetto possono essere adeguatamente documentati.

Tale monitoraggio potrà essere propedeutico per poter adottare eventuali ed opportuni provvedimenti al fine di realizzare ulteriori opere di mitigazione, qualora si riscontrassero criticità nella fase di esercizio della tangenziale (es. barriere, sottopassi, rinverdimenti, piantumazioni, ecc.).

Per quanto concerne le modalità di monitoraggio esse dovranno essere maggiormente dettagliate come di seguito richiesto.

Indicazione 14) considerati gli indicatori riportati nel piano di monitoraggio ambientale per il monitoraggio della flora e della fauna, ed in particolare per invertebrati, anfibi, rettili, uccelli e mammiferi, dovranno essere indicate le specifiche modalità di monitoraggio (numero campionamenti, localizzazione, periodo e modalità di esecuzione, specie coinvolte, ecc..) relative anche alla fase ante operam, in modo da poter verificare l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste nel progetto in esame e le eventuali ulteriori misure di mitigazione da adottare successivamente.

FLUSSO INFORMATIVO E GESTIONE DELLE ANOMALIE

Indicazione 15): per quanto riguarda il flusso delle informazioni il PMA dovrà specificare anche le tempistiche per :

- 1. La comunicazione preventiva del calendario delle attività di monitoraggio in programma con un anticipo di 15 giorni;*
- 2. La trasmissione dei report di valutazione delle campagne di monitoraggio. Queste tempistiche dovranno essere differenziate a seconda che siano rilevati superamenti delle soglie di attenzione (che verranno definite per i vari tipi di inquinanti): i tempi di trasmissione dovranno essere il più possibile contenuti in caso di superamento, mentre nell'altro caso la consegna dei report potrà avvenire in tempi più prolungati (ad esempio entro 30 gg).*

Indicazione 16): Si chiede infine che nel PMA sia predisposto un idoneo Protocollo Operativo in cui

sia dettagliata la procedura di gestione dei dati anomali in coerenza con le indicazioni delle Linee Guida del MATTM 2014 sul PMA sopra citate.

4.B. Autorizzazione Paesaggistica del Comune di Reggio Emilia

Il Comune di Reggio Emilia con prot. n. PG/2022/0104440 del 29/04/2022 ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004.

In sede della presente seduta di Conferenza di Servizi è stata data lettura delle valutazioni e condizioni e tale atto verrà allegato alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR.

4.C. Valutazione di Incidenza (VINCA)

La Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna, con note acquisite da Arpae ai prot. n. 43148 del 15/03/2022 e 54188 del 31/3/2022, ha trasmesso la documentazione inerente la Valutazione di incidenza del "Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in Comune di Reggio Emilia"; con le note sopracitate sono state trasmesse:

- la Determinazione Dirigenziale n. 100 del 10/01/2022, ad oggetto "Approvazione della Valutazione di Incidenza della Tangenziale di Fogliano in Comune di Reggio Emilia" da parte della Regione Emilia-Romagna, Servizio aree protette, foreste e sviluppo della montagna, Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente;
- la Delibera di Giunta Regionale della Regione Emilia-Romagna n. 2006 del 29/11/2021 ad oggetto "Proposta di ampliamento della ZSC IT4030021 'Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo';
- le lettere di trasmissione al Ministero per la Transizione Ecologica - Direzione Generale Patrimonio naturalistico e Mare della Vinca e della relativa documentazione (Form) per consentire al Ministero di esprimersi in merito al progetto: in particolare si richiama il Form for submission of information to the European Commission according to Art. 6(4) of the Habitats Directive - Formulário per la trasmissione di informazioni definitivo (prot. RER n. 186811 del 24/02/2022);
- la nota con cui il Ministero della Transizione Ecologica, Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare, notifica ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", ha trasmesso in data 4/3/2022 per informazione la documentazione alla Commissione Europea - DG ENV. D3 Nature Conservation relativa alle misure di compensazione adottate a seguito dell'incidenza negativa che sarà generata dal "Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in comune di Reggio Emilia", ubicato nella Emilia Romagna, all'interno del sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo";
- le specifiche considerazioni di competenza regionale in merito alle osservazioni al progetto presentate dai soggetti portatori di interesse.

Rispetto alla Determinazione Dirigenziale della Regione Emilia-Romagna n. 100 del 10/01/2022 di approvazione della Valutazione di Incidenza del progetto in esame in sede della presente seduta della Conferenza di Servizi è stata data lettura delle valutazioni e delle relative prescrizioni. Tale atto verrà allegato alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR.

Si richiama inoltre per completezza il contenuto della sopracitata nota con cui il Ministero della Transizione Ecologica, Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare ha trasmesso per informazione la documentazione alla Commissione Europea relativa alle misure di compensazione adottate a seguito dell'incidenza negativa sul sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 che sarà generata dal progetto in esame:

“Con riferimento ai processi di notifica previsti dall’art. 6, paragrafo 4, parte prima, della Direttiva 92/43/CEE, si trasmette per informazione a codesta Commissione europea la documentazione relativa alle Misure di Compensazione adottate a seguito dell’incidenza negativa che sarà generata dal “Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in comune di Reggio Emilia”, ubicato nella Emilia Romagna, all’interno del sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”.

La Regione Emilia Romagna, con comunicazione 11/01/2022.0013591, ha trasmesso alla scrivente Direzione Generale la proposta di “Formulario per la trasmissione di informazioni alla Commissione europea ai sensi dell’art. 6, paragrafo 4”, poi integrata nella versione definitiva con comunicazione n. 0186811 del 24/02/2022.

La Regione, esercitando una attività di coordinamento e verifica sulle gestione dei siti Natura 2000, in attuazione del D.P.R. 357/97 ed in ottemperanza a quanto prescritto dalle Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (GU n. 303 del 28.12.2019), con la trasmissione della suddetta proposta a questo Ministero ha assunto diretta responsabilità in merito all’attivazione della procedura di attuazione delle Misure di Compensazione avendo verificato la sussistenza di tutti i requisiti previsti dall’articolo 6, paragrafo 4.

L’infrastruttura di progetto di lunghezza pari a 3,1 km attraversa un’area agricola e periurbana, sarà realizzata in parziale affiancamento ad una esistente linea ferroviaria ed interseca in due tratti il sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”.

Il progetto è stato assoggettato a procedura integrata VIA-VInCA di competenza regionale, ai sensi dell’articolo 10, comma 3, del D.lgs. 152/06 e s.m.i Il parere endoprocedimentale di VInCA, rilasciato dalla Regione Emilia Romagna ed integrato nella procedura di VIA, è stato reso con DETERMINAZIONE Num. 100 del 10/01/2022 recante “APPROVAZIONE DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DELLA TANGENZIALE DI FOGLIANO IN COMUNE DI REGGIO EMILIA”. Nel citato parere, concluso con esito negativo significativo sono state previste mitigazioni e compensazioni.

Da quanto appurato dai documenti tecnici presentati risulta che il progetto della nuova tangenziale di Fogliano non interessa direttamente habitat di interesse comunitario cartografati e riportati nello Standard Data Form del sito Natura 2000. L’asse viario e le opere connesse occuperanno prevalentemente suolo ad uso agricolo.

Il tracciato dell'infrastruttura risulta tuttavia prossimo ad un rilievo puntuale dell'habitat 3150 – Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition interferendo indirettamente sulla qualità dell'area, e all'interno del suolo agricolo sopra richiamato, utilizzerà porzioni marginali di terreni agricoli condotti a prato polifita per la produzione di fieno, per una superficie di 6.789 m², riconducibili quale evoluzione potenziale all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis). Tali potenziali habitat sono stati individuati dal proponente a seguito delle opportune indagini di campo.

Il consumo di suolo agricolo, quale potenziale habitat ed habitat di specie, all'interno della ZSC è stimato in circa 5 ha.

La realizzazione dell'opera comporterà inoltre una incidenza negativa rispetto alla fauna presente nell'area, introducendo un elemento addizionale di frammentazione, in affiancamento alla linea ferroviaria già esistente, nonché fattori di perturbazione e disturbo. L'opera separerà le aree ad est del corpo principale del Sito. Tali aree sono caratterizzate principalmente da appezzamenti agricoli a coltivazione meccanizzata, nonché da piccole porzioni prative presenti tra tracciato ferroviario e stradale, e risultano prive di elementi di particolare interesse ecologico.

A fronte delle interferenze negative rilevate sono state individuate opportune misure di mitigazione, volte a ridurre la perturbazione ed il disturbo delle specie, nonché previste opere di inserimento paesaggistico, passaggi ecologici, green way, creazione di aree umide nonché il ripristino completo delle aree di cantiere.

L'area interessata dalle misure di mitigazione è pari a 13,70 ettari, di queste superfici 0,99 ettari saranno destinate al potenziamento, attraverso accurata gestione, di prati polifiti potenzialmente riconducibili all'habitat cod. 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis).

È stato altresì previsto un appropriato Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), con approfondimento su habitat e specie di direttiva.

La valutazione delle soluzioni alternative è descritta nel Form art. 6.4 ed è stata condotta attraverso un percorso partecipato. La valutazione ha tenuto conto degli aspetti ambientali ma anche funzionali dell'opera, in particolare la praticabilità ed efficacia del punto di vista trasportistico.

Per quanto attiene l'“opzione zero”, la Regione ha valutato che “.. si ritiene che il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa”.

Per quanto riguarda i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico la Regione fa riferimento a “motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi sociali e di natura economica”, nonché a motivazioni connesse alla “sicurezza pubblica”.

Viene specificato che le motivazioni che spingono alla realizzazione degli interventi di progetto sono legate principalmente alla sicurezza pubblica, in quanto la strada provinciale SP 467R è la principale arteria che collega la città di Reggio Emilia con il Distretto ceramico di Casalgrande e che “....Il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa”.

La Regione, sulla base degli atti dei Comuni interessati e della Provincia di Reggio Emilia, dichiara che l'opera rientra nel quadro delle azioni rivolte alla risoluzione della problematica connessa all' "...incompatibilità del traffico veicolare con la vita della frazione, in termini di sicurezza degli attraversamenti, qualità dell'aria, inquinamento acustico, frammentazione del territorio". L'intervento è stato inserito nel 2016 tra quelli finanziabili dal CIPE nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020, di competenza dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda le Misure di Compensazione, queste attengono alla:

- 1. Ricostruzione di habitat interferiti (nel caso in esame, prati stabili "assimilabili" all'habitat cod. 6510);*
- 2. Rinaturalizzazione di aree attualmente agricole;*
- 3. Ampliamento del Sito ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo".*

Le Misure di Compensazione 1) e 2) verranno attuate mediante l'acquisizione di terreni, attualmente ad uso agricolo, in parte destinati alla realizzazione di prati stabili. La Misura 1) ha la finalità di compensare la perdita di 6.789 m² prato polifita potenzialmente assimilabile all'habitat cod. 6510 e direttamente interessato dal tracciato dell'infrastruttura. La Misura 2), nell'ottica della diversificazione ambientale è destinata alla realizzazione di interventi di rinaturalizzazione delle aree attualmente agricole con piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate, con la funzione di creare nuovi potenziali nicchie ed habitat di specie.

*Con la citata Misura 1) è prevista in particolare la ricostituzione/creazione di superfici classificabili come habitat cod. 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), per una superficie complessiva pari a 1,4 ettari a fronte del 0,68 ettari sottratti (6.789 m²).*

La superficie complessiva acquistata dal proponente e destinata all'intervento di rinaturalizzazione per le misure di compensazione 1) e 2) è di circa 10,20 ettari.

Le Misure di Compensazione interesseranno 4 aree così come individuate nel Form art.6.4. L'unica area esterna al sito era l'area (4) - Area Sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia, inclusa a seguito dell'attuazione della Misura di Compensazione 3).

Tale area (4) Area Sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia, è stata infatti annessa al Sito IT4030021, mediante l'ampliamento dello stesso con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2006/21 del 29.11.2021, con la quale la Regione Emilia-Romagna ha provveduto alla ripermimetrazione del suddetto sito Natura 2000 per una superficie pari a 3 ettari al fine di ricomprendere nel medesimo l'area oggetto di interventi di ricostituzione dell'habitat cod. 6510. Detto ampliamento del sito è stato già notificato a codesta Commissione tramite l'inserimento in EIONET.

In totale, le aree complessivamente acquistate dal proponente, per l'attuazione degli interventi di mitigazione e compensazione e degli interventi di rinaturalizzazione delle aree, hanno una superficie di 24 ettari".

4.D. Concessione allo scarico e per l'occupazione di aree appartenenti al

demanio idrico

Il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale ha trasmesso la Concessione allo scarico e per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico contenente prescrizioni, Concessione n. 24253 del 3/5/2022;

In sede della presente seduta di Conferenza di Servizi è stata data lettura delle valutazioni e delle relative prescrizioni. Tale atto verrà allegato alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR.

4.E. Autorizzazione ai sensi dell'Art.60 del DPR 753/80 per le opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria

Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile ha trasmesso la determinazione dirigenziale n. 3674 del 01/03/2022, con la quale si autorizza la realizzazione delle opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80.

In sede della presente seduta di Conferenza di Servizi è stata data lettura delle valutazioni e delle relative prescrizioni. Tale atto verrà allegato alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR.

4.F. Concessione per l'occupazione di area appartenente al demanio idrico di pertinenza del Torrente Acqua Chiara

ARPAE con propria determinazione dirigenziale n. 2113 del 28/4/2022, rettificata con determinazione dirigenziale n. 2169 del 2/5/2022, ha rilasciato la concessione per l'occupazione di aree appartenenti al demanio idrico di pertinenza del Torrente Acqua Chiara nel Comune di Reggio Emilia (RE).

In sede della presente seduta di Conferenza di Servizi è stata data lettura delle valutazioni e delle relative prescrizioni. Tale atto verrà allegato alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR.

4.G. Variante urbanistica al PSC e al POC del Comune di Reggio Emilia

Il Comune di Reggio Emilia ha espresso il proprio assenso alle varianti al PSC e POC nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) con Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 19/04/2022. Tale atto verrà allegato alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR.

4.H. VAS/Val.S.A.T.

Nell'ambito del PAUR in oggetto la Provincia di Reggio Emilia ha svolto l'esame della Variante al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia ai sensi dell'art. 4 della LR 24/2017 e degli artt. 32 e 34 L.R. 20/2000 ed espresso il parere motivato relativamente alla Valutazione ambientale strategica (ValSAT) della suddetta variante. Tale atto verrà allegato alla Delibera di Giunta di approvazione del PAUR.

5. CONCLUSIONI

❖ Nel corso delle sedute della Conferenza di Servizi decisoria, oltre a quanto sopra richiamato, è emerso quanto segue:

il rappresentante della Provincia di Reggio Emilia, in qualità di Proponente del progetto sottoposto a procedura di PAUR:

- con riferimento all'approvazione del progetto dell'opera in esame, richiama l'approvazione in linea tecnica della proposta del progetto definitivo della "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" presentato in sede di PAUR avvenuta con Decreto Presidenziale n. 266 del 18/12/2020, e specifica che l'approvazione ai sensi della L.R. n. 37/2002 del progetto definitivo, comprendente le condizioni di VIA e le opere di compensazione e mitigazione così come emerse dalla Conferenza dei Servizi nell'ambito della presente procedura di PAUR, verrà assunta successivamente alla conclusione della procedura di PAUR con apposito atto della Provincia di Reggio Emilia;
- da atto che con il procedimento di PAUR e la relativa pubblicazione si è avviata la procedura espropriativa e la Provincia di Reggio Emilia ha informato i proprietari delle aree interessate tramite raccomandate personali dell'avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo ai fini espropriativi;
- che per quanto attiene le osservazioni dei proprietari interessati dall'opera connesse al progetto in esame ricevute dalla Provincia di Reggio Emilia chiarisce che è stato svolto un esame puntuale delle osservazioni stesse e sono state predisposte specifiche controdeduzioni (riportate in allegato D); in particolare attesta che alcune osservazioni pertinenti l'ambito del procedimento espropriativo sono state accolte - e gli esiti di tale accoglimento sono stati inseriti dalla Provincia di Reggio Emilia nel progetto così come integrato in data 7/10/2021 - mentre altre osservazioni risultano non accoglibili;

La Conferenza di Servizi a tal proposito dà dunque atto che l'approvazione ai sensi della L.R. n. 37/2002 del progetto definitivo - comprendente le condizioni di VIA - che comporterà dichiarazione di pubblica utilità verrà assunta con apposito atto dalla Provincia di Reggio Emilia.

Il Rappresentante del Comune di Reggio Emilia, nel corso delle sedute di conferenza dei servizi:

- ripercorre sinteticamente i contenuti degli atti trasmessi in data 02/05/2022 ed in particolare conferma "di valutare positivamente il Progetto Definitivo, così come presentato dalla Provincia di Reggio Emilia e valutato nell'ambito della PAUR"
- ritenuto di esprimere alcune valutazioni conseguenti all'attività di collaborazione tra il Comune e la Provincia, di cui al già richiamato Accordo di programma, visto anche quanto emerso in sede di conferenza di servizi del 2/03/2022, in riferimento alle successive fasi attuative del progetto della tangenziale in analisi, in merito a caratteristiche progettuali e di funzionalità esprime le seguenti specificazioni:
 - 1) che il progetto sia valutato e approvato nella necessità di essere realizzato in due stralci funzionali e funzionanti, conformemente alla programmazione finanziaria degli stessi in due

annualità differenti;

2) di prevedere contestualmente alla realizzazione della strada quanto previsto dal progetto per le mitigazioni e compensazioni degli impatti ambientali generati sull'area SIC e ridurre al minimo gli effetti indotti sulle abitazioni e aziende agricole che si trovano in prossimità del tracciato;

3) di garantire che la realizzazione della rotatoria su via Anna Frank permetta l'accessibilità delle abitazioni prospicienti la via stessa anche nel caso della successiva realizzazione del sottopasso alla ferrovia Reggio-Sassuolo;

4) di considerare sin da subito la necessità di prevedere, con un intervento autonomo, la realizzazione del raccordo previsto dallo studio trasportistico presentato dalla Provincia di Reggio Emilia e allegato al progetto definitivo sottoposto a procedura di PAUR, in modo da intercettare il più possibile il traffico di attraversamento a Fogliano e Due Maestà, al fine di migliorare significativamente i benefici derivanti dalla maggiore riduzione del traffico nei due abitati. A tale scopo il progetto esecutivo deve essere integrato introducendo una rotatoria, già indicata a livello di futura previsione nell'ambito degli elaborati afferenti al progetto definitivo, in grado di accogliere il raccordo indicato nello studio trasportistico.

Quest'ultimo raccordo, da considerarsi quale strada urbana di categoria EF3 (Regolamento Viario del Comune di Reggio Emilia), potrà essere realizzato dal Comune di Reggio Emilia in quanto miglioramento emerso nella procedura di PAUR e senza necessitare in futuro di una revisione della stessa;

Preso atto di tali elementi, la Conferenza di Servizi:

- in riferimento al punto 1) dà atto che la realizzazione del progetto, come evidenziato dal Proponente con le integrazioni e ribadito nelle controdeduzioni alle osservazioni, avverrà per lotti (due lotti funzionali in coerenza con la disponibilità finanziaria definita negli strumenti di programmazione del Comune) e consentirà di completare l'opera e provvedere alla messa in esercizio della stessa nella sua totalità prevedendo la realizzazione dei lavori senza soluzione di continuità tra i due lotti.

Del resto il SIA e lo studio viabilistico presentato - e le conseguenti valutazioni svolte dai componenti della Conferenza di Servizi - sono stati predisposti valutando l'opera nella sua completezza;

- in riferimento al punto 2) prende atto di quanto chiarito dal Rappresentante della Provincia di Reggio Emilia durante la seduta del 06/05/2022 che attesta che in sede di progettazione esecutiva sarà previsto quanto indicato dal Comune di Reggio Emilia dal momento che le opere di mitigazione e compensazione saranno realizzate contestualmente alla costruzione dell'opera stradale;
- in riferimento al punto 3) prende atto di tale esigenza e di quanto espresso dal Rappresentante della Provincia di Reggio Emilia durante la seduta del 06/05/2022 che conferma che, oltre alle relative specifiche valutazioni trasportistiche, anche a seguito della richiesta di integrazioni di FER, sono stati svolti approfondimenti, contenuti negli elaborati di progetto integrativi, e da tali valutazioni è emerso che in previsione della possibile futura realizzazione di un sottopasso ferroviario lungo via A. Frank in corrispondenza dell'esistente passaggio a livello la rotatoria di progetto è stata posta a 110 m di distanza dalla linea ferroviaria ed è stato predisposto uno specifico elaborato

grafico, con il profilo altimetrico, finalizzato a confermare la fattibilità del sottopasso prevedendo una rampa di risalita con pendenza e sviluppo conformi alla normativa. La risoluzione delle interferenze puntuali tra l'eventuale sottopasso - che non è oggetto di progettazione e di valutazione entro la procedura di PAUR - e le singole proprietà interessate e le abitazioni prospicienti dovrà essere opportunamente risolta in sede di progettazione del sottopasso stesso;

- in riferimento al punto 4) dà atto che nella valutazione trasportistica è stata effettuata anche "un'analisi di secondo livello" che ha considerato, oltre alla realizzazione del tracciato di progetto A, la possibile soluzione di una variante all'Alternativa A denominata Alternativa A' - che prevede anche una connessione intermedia fra la SP 467 e la variante in progetto, collocata a circa 350 m a sud dell'intersezione SP467/Veneri - che potrebbe essere realizzata anche in una seconda fase.

La Conferenza di Servizi valuta favorevolmente la possibilità di realizzazione di tale viabilità di adduzione - sebbene attualmente non compresa nel progetto dell'opera oggetto di PAUR che prevede la soluzione A - considerato che l'ulteriore raccordo potrebbe determinare benefici aggiuntivi in termini di riduzione dei flussi sulla SP467.

In sede di conferenza con riferimento al proprio parere inviato il Rappresentante di AUSL:

- chiarisce che *"allo scopo di prevenire la riproduzione di insetti vettori di patologie trasmissibili"* la prevista *"necessità di evitare ristagni d'acqua e garantire sempre il rapido svuotamento nella rete scolante (entro le 72 ore)"* deve intendersi riferita esclusivamente ai due bacini non destinati a rinaturazione (bacini 1 e 2) e non a tutti e quattro i bacini di laminazione in progetto; resta pertanto confermata per i bacini 3 e 4 la destinazione di progetto con la possibilità di creazione di zone umide anche temporanee, che favoriscano la rinaturalizzazione dell'ambito, in continuità con le aree destinate alla compensazione;
- evidenzia che la realizzazione della tangenziale comporta una riqualificazione dell'asse SP 467R (via E. Fermi) in un asse portante della mobilità dolce (super ciclabile), pertanto l'Amministrazione Comunale dovrà attuare una serie di misure (segnaletica stradale, spartitraffico, realizzazione di piste ciclopedonali ecc.) tali da disincentivare l'utilizzo da parte sia dei veicoli leggeri che di quelli pesanti del tratto della SP 467R passante per i centri abitati e contestualmente incentivare la mobilità ciclo-pedonale, per favorire la riduzione del traffico e promuovere la mobilità dolce favorendo l'adozione di stili di vita più sani.

Alcuni soggetti competenti al rilascio di atti comunque denominati compresi nel PAUR sono risultati assenti alla Conferenza di Servizi conclusiva, avendo comunque inviato i propri atti o pareri favorevoli nel corso dei lavori della conferenza stessa; si dà atto che le valutazioni e le prescrizioni degli atti e dei pareri necessari alla realizzazione del progetto compresi nel PAUR sono state discusse e condivise dai partecipanti della Conferenza di Servizi nella seduta conclusiva del 06/05/2022. Il Proponente non ha evidenziato osservazioni in merito.

A conclusione della discussione viene chiarito che per effetto dell'art. 14 ter, comma 7, della L. 241/90 si considera acquisito l'assenso senza condizioni delle amministrazioni il cui rappresentante non abbia partecipato alle riunioni ovvero, pur partecipandovi, non abbia espresso la propria posizione.

In particolare si dà atto che si acquisisce l'assenso senza condizioni di:

- Telecom
- E-Distribuzione Spa

❖ Dato atto che il Provvedimento Autorizzatorio Unico costituirà variante agli strumenti urbanistici comunali, considerato che:

- la Provincia di Reggio Emilia ha svolto l'esame della Variante al PSC e POC del Comune di Reggio Emilia e si è espressa positivamente sulla variante e sulla relativa valutazione ambientale (Valsat) con Decreto del Presidente n. 42 del 29/03/2022;
- il Comune di Reggio Emilia ha espresso il proprio assenso alle varianti al PSC e POC nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) con Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 19/04/2022.

Al termine delle valutazioni - effettuate sul progetto e sul SIA, tenuto conto delle osservazioni del pubblico e dei pareri pervenuti - contenute nel presente verbale conclusivo della Conferenza di Servizi, indetta al fine del rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale che comprende il Provvedimento di VIA e tutti gli atti necessari alla realizzazione del progetto, ai sensi dell'art. 20 della L.R. 4/2018, la Conferenza di Servizi, sulla base delle valutazioni soprarichiamate, ritiene che il progetto relativo alla realizzazione della "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano proposto dalla Provincia di Reggio Emilia sia nel complesso ambientalmente compatibile e realizzabile, e formula il proprio assenso all'approvazione del progetto definitivo, nel rispetto delle condizioni ambientali sottoriportate.

Oltre alle opere di progetto e misure di mitigazione e compensazione previste negli elaborati e sinteticamente riportate nell'ambito del presente verbale, che dovranno essere integralmente attuate in fase di realizzazione dell'intervento, si ritiene necessario, al fine di minimizzare gli impatti attesi, che la realizzazione del progetto, la fase di esercizio e di monitoraggio, avvengano nel rispetto anche delle seguenti prescrizioni che costituiscono le condizioni ambientali del Provvedimento di VIA:

1. in fase di Progetto Esecutivo relativamente al rumore:

- risultano necessarie ulteriori verifiche acustiche in merito alla necessità di eventuali interventi di mitigazione per i ricettori maggiormente impattati dalla nuova viabilità ed eventualmente collocati all'interno di due o più fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto (indicativamente i ricettori n° 11, 12, 14, 15), prestando particolare attenzione alla necessità di una progettazione integrata che consideri le eventuali interferenze con altri elementi territoriali - tra cui ad esempio manufatti in progetto (bacini di laminazione, piste di cantiere, vie di accesso alle abitazioni, ecc...) - e provveda alla puntuale risoluzione delle interferenze stesse.
- Per interventi di mitigazione si intendono sia le barriere tradizionali, sia le dune o le terre armate oppure combinazioni delle tre tipologie, con il fine di garantire il miglior inserimento paesaggistico-ambientale.

In caso di impatti residui, vale a dire superamenti dei limiti normativi di lieve entità (indicativamente inferiori a 1 dBA), non si esclude la possibilità di sperimentare la posa di asfalti fonoassorbenti a lunga durata purché accompagnati da adeguata manutenzione nel tempo;

- con riferimento al tema della “concorsualità” è necessario verificare alcuni limiti riportati nella relazione di impatto acustico nella colonna “Limiti fasce nuova tangenziale con concorsualità” nella tabella 5.6 relativa allo scenario di progetto A (pag.62-66), non congrui con quanto riportato nella Delibera SNPA doc.68/CF, in particolare con le tabelle ivi contenute, prese a riferimento per definire i limiti della concorsualità di più infrastrutture di trasporto; una volta rivisti i limiti (e pure le previsioni dei LAeq in periodo notturno come indicato al trattino precedente) occorre verificarne il rispetto.
2. si prescrive che il piano di monitoraggio ambientale venga integrato tenendo conto di tutte le indicazioni riportate al paragrafo “4.A.2.13 Misure per il monitoraggio degli impatti ambientali” relative alle diverse matrici, al flusso informativo e alla gestione delle anomalie - in coerenza con le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006, D.Lgs.163/2006) predisposte dal MATTM nel 2014 - e presentato prima della prevista fase per il monitoraggio di Ante Operam, alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna e ad Arpae, per l’approvazione sulle tematiche di competenza.

La verifica di ottemperanza per le precedenti prescrizioni del Provvedimento di VIA, nel rispetto delle modalità riportate nelle singole prescrizioni, spetta per quanto di competenza a:

1. ARPAE Area Prevenzione Ambientale - Area Ovest
2. ARPAE Area Prevenzione Ambientale - Area Ovest e Regione Emilia Romagna - Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna.

Al fine dell’ottemperanza delle prescrizioni, si ricorda che il proponente è tenuto al rispetto dell’art. 28, comma 3, del d.lgs. 152/06.

In caso gli enti preposti verifichino la non ottemperanza di prescrizioni del Provvedimento di VIA, dovranno procedere alla comunicazione alla Regione Emilia – Romagna, Servizio VIPSA, che procederà come previsto dall’art. 29 del d.lgs. 152/06 in termini di diffida e sanzioni.

❖ Ulteriori condizioni per la successiva fase di realizzazione e gestione dell’opera

La Conferenza di Servizi, alla luce di tutto quanto sopra esposto, con riferimento ai pareri ricevuti, evidenzia ulteriori condizioni, di seguito riportate, che devono essere rispettate nella successiva fase di realizzazione dell’opera ma che non hanno carattere tale da essere assunte come specifiche condizioni

ambientali del Provvedimento di VIA e dunque che non sono assoggettate a quanto previsto dall'art. 28 del D.Lgs. 152/06:

- a) Relativamente agli impatti in atmosfera del cantiere evidenziati nel SIA si prescrive di richiedere alla Ditta appaltatrice dei lavori (in sede di capitolato d'appalto) la bagnatura periodica delle superfici secondo quanto indicato nel progetto al fine di garantire un'alta efficienza di abbattimento delle polveri.
- b) Per quanto riguarda il rumore in fase di cantiere, per i recettori maggiormente esposti, se a seguito di più dettagliate valutazioni si prevedesse il superamento dei valori limite del DPCM 14/11/97, dovrà essere prodotta una comunicazione o richiesta di autorizzazione in deroga ai sensi della normativa vigente per le attività rumorose temporanee (DGR 1197/2020); l'ottenimento dell'idoneo titolo dovrà essere compito della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente.
- c) Si ritiene necessario che sia assicurato nel tempo il corretto funzionamento dei sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia mediante manutenzioni programmate ordinarie ed eventualmente straordinarie qualora si evidenziassero eventi incidentali o critici.
- d) Poichè il progetto prevede l'utilizzo di corpi illuminanti conformi alle disposizioni della L.R. n.19 del 29/09/2003 e relativa DGR applicativa n. 1732/2015, tenuto conto anche delle zone di protezione in cui si colloca, detti corpi illuminanti dovranno non solo avere i requisiti costruttivi, ma anche essere installati secondo le disposizioni di cui alla normativa sopra richiamata. A realizzazione avvenuta del progetto illuminotecnico disciplinato dalla normativa succitata (LR 19/2003 e relativa DGR 1732/2015), si prescrive di fornire ad ARPAE le dichiarazioni di cui agli allegati C, H3 ed I alla suddetta DGR.

Secondo quanto richiesto dall'AUSL, così come specificato in sede di Conferenza di Servizi del 06/05/2022 a modifica ed integrazione del parere inviato:

OPERE DI MITIGAZIONE COMPENSAZIONE

- e) Nelle opere di mitigazione e compensazione il progetto del verde è l'occasione di rinaturalizzare un ambito fortemente antropizzato. Considerata l'importanza di garantire interventi di compensazione in territori come il nostro, caratterizzati da situazioni di criticità ambientali, si ritiene auspicabile che la scelta delle essenze erbacee, arboree e arbustive da piantumare, sia orientata a tipologie autoctone poco idroesigenti, che abbiano una spiccata capacità di captazione delle sostanze inquinanti, che abbiano un'elevata capacità di adattamento e sopravvivenza nel contesto bio-climatico che attualmente caratterizza il nostro territorio senza la necessità di eccessivi trattamenti fitosanitari. Si raccomanda, con specifico riferimento alle aree di ambientazione dell'infrastruttura stradale, di utilizzare per la piantumazione esemplari di dimensioni adeguate in modo che la mitigazione sia efficace il prima possibile. Per la scelta delle essenze da piantumare, si consiglia di far riferimento alle ricerche condotte dal CNR-IBE (www.vivam.it).
- f) E' prevista la realizzazione di quattro bacini di laminazione, quelli collocati più a sud in

continuità con le aree destinate alla compensazione potranno contribuire anche alla rinaturalizzazione in particolare per quanto riguarda la fauna. Permane per tutti la necessità di garantire che la rete acque bianche sia realizzata in modo da non comportare fenomeni di sovraccarico sugli invasi di laminazione e il corretto deflusso impedendo rigurgiti e/o inversioni di flusso. Allo scopo di prevenire la riproduzione di insetti vettori di patologie trasmissibili, si dovranno evitare ristagni d'acqua presso i due bacini (bacini 1 e 2) non destinati a rinaturazione e garantire sempre il rapido svuotamento nella rete scolante (entro le 72 ore). È necessario, infine, che la zona dell'invaso di laminazione sia resa inaccessibile alle persone mediante idonea recinzione.

SICUREZZA STRADALE

- g) Considerata la presenza di elevati flussi di traffico, il progetto prevede la realizzazione di tre rotatorie. Di queste, la rotatoria R2 collocata in corrispondenza della viabilità esistente di Via Anna Frank (SP 66) e la rotatoria R3 che consente alla viabilità di progetto di ricongiungersi con la Strada Provinciale 467R via Fermi dovranno essere progettate in modo tale da garantire gli attraversamenti in sicurezza da parte dell'utenza debole (ciclisti e pedoni) con la previsione di corsie privilegiate (e relativa segnaletica) come indicato nelle "Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale" approvato con la D.G.R. 691/2019.

LA RICHIESTA DI MATERIALI INERTI

- h) Nella relazione sulla cantierizzazione della Tangenziale vengono indicati i siti di cava per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione dell'intero manufatto facendo riferimento agli strumenti di pianificazione della Provincia di Reggio Emilia in particolare al PIAE 2017 per alcune cave e al PIAE 2002 per altre. Indicativamente le sopracitate cave distano mediamente dal cantiere circa 25 Km, dovrà essere posta particolare attenzione durante i trasferimenti prevedendo modalità operative adeguate e la copertura dei cassoni dei mezzi di trasporto con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il passaggio nei pressi e/o nei centri abitati che si trovano lungo il tragitto.

MONITORAGGIO

- i) Il monitoraggio rappresenta l'insieme di azioni che consentono di verificare, attraverso la rilevazione di determinati parametri biologici, chimici e fisici, gli impatti ambientali significativi generati dall'opera nelle fasi di realizzazione e di esercizio. Pertanto il Piano di Monitoraggio ambientale deve garantire la piena coerenza con i contenuti del SIA, relativamente alla caratterizzazione dello stato dell'ambiente nello scenario ante operam e alle previsioni degli impatti ambientali significativi connessi con l'attuazione del progetto (in corso d'opera e post operam). Qualora durante la campagna di monitoraggio ambientale dovessero emergere dati discordanti rispetto a quanto predisposto nel SIA dovranno essere individuati e attuati tutti gli interventi necessari atti a ripristinare le condizioni ambientali previste nel SIA.

CAMPO BASE - AREE DI CANTIERE

- j) Vista la previsione di realizzare un campo Base e due cantieri operativi relativamente allo smaltimento dei reflui, viene dichiarato: “si ritiene che la scelta delle modalità di gestione delle acque reflue domestiche e degli eventuali impianti di raccolta/trattamento, pur nel rispetto di tutte le norme igieniche ed ambientali, sia un magistero dell’Appaltatore”. Ad oggi si può ipotizzare che, stante i quantitativi ridotti di reflui domestici prodotti dal cantiere, questi possano essere gestiti attraverso vasca di raccolta posizionata nel campo base ed espurgo mediante autocisterna a cadenza settimanale. Nei cantieri operativi e lungo le aree di lavoro saranno posizionati wc chimici. Le aree di cantiere, in particolare la zona mensa, le docce e gli spogliatoi dovranno essere dotate di acqua potabile ed i campi base dovranno essere realizzati in conformità ai requisiti indicati nelle note interregionali inerenti le grandi opere (Vedi punto sicurezza dei cantieri).

Il cantiere stradale si configura come un ambiente lavorativo particolare per la consistenza delle opere, occorre pertanto osservare al dettaglio tutti gli obblighi di legge. Il cantiere stradale è sottoposto a tutte le indicazioni previste dal Testo unico sulla sicurezza sul lavoro in particolare dagli articoli 18, 19, 20 che riguardano gli obblighi del committente, del datore di lavoro, del preposto, dei lavoratori e delle imprese affidatarie. Tutto nel cantiere stradale deve essere programmato e previsto onde evitare incidenti sul lavoro e malattie professionali derivanti da: movimentazione manuale dei carichi, rumore, vibrazioni, sostanze pericolose, polveri ecc... Quindi particolare attenzione dovrà essere posta oltre alla redazione dei documenti previsti dalla normativa, anche alla formazione degli operatori ed alla continua vigilanza da parte dei capocantiere sull’idoneo svolgimento dell’attività da parte dei lavoratori.

Durante la realizzazione dell’opera dovranno essere applicate le Note Interregionali emanate dalle Regioni Toscana e Emilia Romagna nell’ambito della sicurezza nelle grandi opere che prevedono quanto segue:

1. organizzazione del cantiere con particolare riferimento ai singoli ambiti operativi o ad altre suddivisioni previste con indicazione dei responsabili del cantiere dell’impresa affidataria e relativa delega in ordine alla sicurezza sul lavoro e del coordinatore in fase di esecuzione dei lavori.
2. dovranno essere indicati gli accessi dalla viabilità ordinaria deputati per garantire l’intervento dei mezzi di soccorso sanitario, comprensive di progressiva chilometrica univoca (ogni 250 metri) sulle piste di cantiere.
3. planimetrie dei campi base comprensive dei locali e delle attrezzature accessorie, delle sale mense, delle officine, e delle vie di transito all’interno degli stessi.
4. piano di sicurezza e coordinamento.
5. metodi, strumenti, personale in capo all’impresa affidataria per garantire:
 - la verifica delle condizioni di sicurezza dei lavori affidati;
 - la verifica dell’idoneità tecnico-professionale delle imprese e dei lavoratori autonomi;
 - il coordinamento delle imprese e dei lavoratori autonomi;
 - la verifica dei POS delle imprese;
 - il controllo degli accessi e delle presenze in cantiere.
6. Metodi, strumenti, personale in capo al coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione dell’opera per garantire:
 - la verifica dell’applicazione delle misure previste nel piano di sicurezza e

- coordinamento da parte delle imprese e dei lavoratori autonomi;
- il coordinamento delle imprese e dei lavoratori autonomi;
- l'adeguamento in corso d'opera del PSC."

Come richiesto dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara:

- k) si chiede il controllo archeologico continuativo in corso d'opera nel tratto della Tangenziale posto tra i sondaggi S3 ed S4, durante gli scavi per la posa degli scatolari dei tombini idraulici in progetto e delle pile del ponte del sottopasso ferroviario. Le indagini dovranno essere eseguite con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica.

Gli archeologi incaricati opereranno sotto la Direzione scientifica di questa Soprintendenza e dovranno mettersi in contatto con il Funzionario archeologo responsabile dell'istruttoria; a tal fine, sarà cura della D.L. comunicare il nominativo della ditta incaricata, del Direttore dei Lavori e la data di inizio lavori con un congruo preavviso di almeno 10 giorni lavorativi. Agli archeologi incaricati dovrà essere fornita la documentazione progettuale completa e copia del presente parere.

Resta inteso che, qualora venissero rinvenute evidenze di interesse archeologico nel corso di detti controlli, questo Ufficio si riserva di formulare ulteriori prescrizioni di tutela in merito.

Eventuali varianti al progetto qui approvato dovranno essere preventivamente sottoposte ad autorizzazione.

❖ Si evidenzia infine che:

il Proponente è comunque tenuto al rispetto di tutte le condizioni ambientali contenute nel Provvedimento di VIA e di tutte le prescrizioni e condizioni ulteriori riportate negli atti di assenso che saranno allegati alla Delibera di Giunta Regionale di approvazione del PAUR successiva alla conclusione della presente Conferenza di Servizi. La verifica del rispetto delle prescrizioni e condizioni contenute negli atti allegati alla DGR, ai sensi della normativa vigente, spetta all'Ente che ha rilasciato l'atto e/o il parere.

Inoltre:

- dovranno essere comunicate ad ARPAE SAC di Reggio Emilia e alla Regione Emilia-Romagna Servizio VIPSA le date di inizio e di fine lavori;
- dovrà essere trasmessa alla Regione Emilia-Romagna Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale e ad ARPAE SAC di Reggio Emilia 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.

Il presente verbale è sottoscritto con apposizione della firma digitale dai rappresentanti unici

opportunamente delegati degli Enti partecipanti alla seduta della Conferenza di Servizi del 06/05/2022 svolta in modalità telematica, come di seguito riportato, che hanno, in conclusione di Conferenza, all'unanimità espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto in relazione agli atti o pareri comunque denominati.

Si specifica che Cristiano Ceccato e Carlo Alberto Lunghi sottoscrivono il verbale con la propria firma autografa in calce ed allegano un documento di riconoscimento (depositato agli atti d'ufficio della Regione Emilia-Romagna).

L'atto firmato digitalmente da tutti i rappresentanti unici sarà depositato presso la Regione Emilia-Romagna, Servizio VIPSA.

| Amministrazione | Rappresentante |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ARPAE come delegato LR 13/15 per Procedimento unico di VIA dalla Regione Emilia - Romagna | dirigente delegato ARPAE Valentina Beltrame Firmato digitalmente |
| ARPAE | |
| Comune di Reggio Emilia | David Zilioli Firmato digitalmente |
| Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile | Cristiano Ceccato  |
| AUSL, Servizio Igiene e Sanità Pubblica di Reggio Emilia | Cinzia Camurri Firmato digitalmente |
| FER | Carlo Alberto Lunghi  |

ALLEGATI

- A. Osservazioni pervenute contenenti rilievi di natura ambientale**
- B. Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni contenenti rilievi di natura ambientale**
- C. Controdeduzioni della Conferenza di Servizi alle osservazioni contenenti rilievi di natura ambientale**
- D. Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni di carattere espropriativo**

ALLEGATO A

Osservazioni pervenute contenenti rilievi di natura ambientale

Le osservazioni presentate sono pubblicate sul sito della Regione Emilia-Romagna e vengono riportate nel seguito come da ordine indicato :

- OSSERVAZIONE 1
Osservazione presentata dalle seguenti associazioni: Amici della Terra Reggio Emilia, L.A.C. Emilia Romagna, Legambiente montagna, Legambiente Reggio Emilia, Legambiente Val d'Enza, Pro Natura Reggio Emilia, Pro Natura Regionale, Salviamo il paesaggio, Reggio Emilia Università Verde, Reggio Emilia WWF Emilia centrale,

strutturata in tre parti:
OSSERVAZIONE 1 A) relativa allo studio di incidenza
OSSERVAZIONE 1 B) relativa alle reti ecologiche
OSSERVAZIONE 1 C) relativa allo studio trasportistico
- OSSERVAZIONE 2
Osservazione presentata dal Comitato Fogliano – Due Maestà per la Tangenziale, Centro Sociale Fogliano, Gruppo Sportivo Fogliano.
- OSSERVAZIONE 3
Ditta 25
- OSSERVAZIONE 4
Ditta 12 e 14
- OSSERVAZIONE 5
Ditta 13
- OSSERVAZIONE 6
Ditta 22 e 23
- OSSERVAZIONE 7
Ditta 27 - Ente Veneri
- OSSERVAZIONE 8
Ditta 41 - Parrocchia di San colombano

OSSERVAZIONI SUI CONTENUTI DELLO STUDIO DI INCIDENZA NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

PREMESSA

Nell'analisi e nella quantificazione delle incidenze che il progetto denominato "Tangenziale di Fogliano-Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" (da qui in poi "tangenziale di Fogliano") avrà sulla ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo", si ritiene debbano essere tenuti in adeguata considerazione alcuni elementi fondamentali, di seguito elencati, a garanzia dello stato di conservazione del sito e della coerenza della rete Natura 2000.

- **DECLINO ALLARMANTE DEGLI HABITAT E DELLE SPECIE DEGLI AMBIENTI AGRICOLI**

Le valutazioni dell'Agenzia europea per l'ambiente¹ evidenziano un peggioramento generale dello stato di conservazione degli habitat agricoli. Ben il 45 % degli habitat appartenenti a tale categoria, oltre a molte specie di uccelli, rettili, molluschi, anfibi, artropodi e piante vascolari tipici di questi ambienti, sono infatti interessate da un marcato e costante declino negli ultimi 25 anni.

In particolare, tra le specie legate agli ambienti agricoli che maggiormente hanno subito una drastica diminuzione vi sono gli uccelli: **a livello europeo il calo è pari al 57%².**

Così pure **a livello nazionale, il Farmland Bird Index 2000-2020³** ha mostrato uno stato di crisi generalizzato degli ambienti agricoli italiani, con una situazione particolarmente grave nelle aree di pianura, dove l'andamento specifico dell'indicatore assume il valore più preoccupante (-46%), risultando significativamente peggiore rispetto a quello nazionale complessivo o a quello degli ambienti di collina o di montagna.

I valori più negativi si riscontrano nelle regioni padane. **In Emilia-Romagna i dati del Farmland Bird Index 2000-2020⁴ mostrano una chiara tendenza al declino, statisticamente significativa.**

Inoltre, se si considera l'ultimo triennio, i valori recenti dell'indicatore risultano essere i peggiori dell'intera serie storica, con un passivo finale registrato nel 2020 pari al 37,67%.

¹ *Lo stato della natura nell'Unione europea* - COM(2020) 635 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0635&from=IT>

² BCC/RSPB/BirdLife/CSO, 2021 <https://pecbms.info/>

³ Rete Rurale Nazionale & Lipu (2020). Uccelli comuni delle zone agricole in Italia. Aggiornamento degli andamenti di popolazione e del Farmland Bird Index per la Rete Rurale Nazionale dal 2000 al 2020.

⁴ Rete Rurale Nazionale & Lipu (2021). Emilia-Romagna – *Farmland Bird Index* e andamenti di popolazione delle specie 2000-2020

Per entrare nel dettaglio delle specie, **un declino estremamente preoccupante si riscontra soprattutto per le specie più caratterizzanti gli habitat agricoli della Regione: torcicollo (-69,57%), rondine (-55,72%), cannareccione (-71,21%), averla piccola (-81,75%) e passera d'Italia (-72,35%); ancora più grave è la situazione di allodola, saltimpalo e verdone, con una perdita media, tra il 2000 e il 2020, pari a circa l'80% del valore iniziale dell'indice di popolazione.**

Anche nell'ultimo reporting ex art. 12 della Direttiva Uccelli i dati dimostrano che le specie legate agli ambienti agricoli presentano un grave decremento che si sta registrando ormai da troppi anni (si vedano, ad esempio, l'averla piccola (*Lanius collurio*)⁵, o la nitticora (*Nycticorax nycticorax*)⁶).

- **RIDUZIONE DRASTICA DELL'HABITAT 6510 "PRATERIE MAGRE DA Fieno A BASSA ALTITUDINE".**

In base alle valutazioni dell'Agenzia europea per l'ambiente sopra citate, **in tutto il territorio dell'UE si osserva una tendenza in peggioramento dello stato di conservazione degli habitat delle formazioni erbose**, principalmente le praterie da fieno (che comprendono l'habitat 6510 e l'habitat 6520), le praterie con *Molinia* e diversi tipi di formazioni erbose secche seminaturali. **In Italia l'habitat 6510 presenta uno stato di conservazione inadeguato a livello nazionale (regione biogeografica continentale).**

Una fortissima contrazione dei prati stabili è segnalata ormai da tempo anche in Emilia-Romagna (Dall'Olio & Montaletti 2010⁷; Bocci et al. 2011⁸) ed ha comportato anche il declino delle specie ornitiche che da essi dipendono (Tinarelli, 2008⁹). All'interno dei siti Natura 2000 dell'Emilia-Romagna i prati stabili sono infatti scarsamente rappresentati, tanto da rappresentare, considerati unitamente ai pascoli, solo l'8% delle superfici agricole esistenti all'interno dei siti (meno del 3% della superficie complessiva). Negli ultimi anni, si è avuta un'ulteriore contrazione di questo habitat anche a causa di interventi, come la realizzazione del corridoio autostradale TiBre (la cui autorizzazione è stata concessa a norma dell'art. 6(4) della direttiva Habitat), che ha portato alla distruzione di un pregevole appezzamento di prato stabile nella ZSC-ZPS IT4020017 "Area delle Risorgive di Viarolo, bacini di Torrile, fascia golenale del Po", in provincia di Parma.

Preme ricordare che **il mantenimento del buono stato di conservazione di questo habitat, ormai divenuto raro, è tra le misure prioritarie per la gestione della rete Natura 2000 previste nel PAF (Prioritized Action Framework) dell'Emilia-Romagna 2014-2020** (e ci si auspica rimanga una priorità anche nel PAF 2021-2027 con adeguate e concrete fonti di finanziamento).

⁵https://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=/it/eu/art12/envxabcqeq/IT_birds_reports.xml&cnv=612&source=remote#A338_B

⁶https://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=/it/eu/art12/envxabcqeq/IT_birds_reports.xml&cnv=612&source=remote#A338_B

⁷Dall'Olio & Montaletti 2010. I prati della Via Emilia.

⁸ Bocci et al 2011. Mappatura dei prati stabili. Atti 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggio di Colorno 15-18 novembre 2011.

⁹ Tinarelli R. 2008. Il declino di prati e pascoli in Emilia-Romagna e le specie ornitiche che da essi dipendono. Atti del Convegno "Uccelli di prati e pascoli: stato e prospettive di conservazione".

In base alla carta degli habitat della Regione Emilia-Romagna, il prato stabile risulta presente nella ZSC IT4030021 in una porzione del sito non direttamente interessata dal progetto della tangenziale di Fogliano. **Tuttavia, rilievi su campo condotti dalla Lipu hanno rivelato che in realtà l'habitat 6510 è presente anche in altre porzioni del sito che verrebbero attraversate dal progetto** (si vedano le immagini in allegato 1). La tangenziale di Fogliano, quindi, attraverserebbe e inevitabilmente distruggerebbe alcuni prati stabili di elevato interesse floristico, situati tra la ferrovia e la strada provinciale per Scandiano, che ospitano alcune specie erbacee considerate di "interesse conservazionistico a livello regionale": ***Allium angulosum***, bellissima Amarillidacea a fioritura estiva, che cresce nelle depressioni umide dei prati (rara in Italia, è classificato specie *minacciata* in Emilia-Romagna); nello stesso ambiente cresce un'altra specie che figura nell'elenco delle specie floristiche rare e minacciate della regione, ***Gratiola officinalis***, considerata *a rischio relativo*. Altre specie presenti sono, tra le tante, *Galium palustre*, *Bellevia romana*, *Colchicum lusitanum*, *Xanthoselinum venetum*, *Alopecurus rendlei*. I prati polifiti costituiscono l'habitat più interessante dal punto di vista floristico dell'area interessata dal progetto della tangenziale di Fogliano. In particolare i prati stabili, dove il suolo non viene arato da molti anni, sono ambienti ricchi di biodiversità vegetale e animale: dai microrganismi, agli insetti, ai micro-mammiferi, agli uccelli che vi nidificano o li frequentano per l'alimentazione. Spesso sono veri e propri hot-spot di diversità floristica. Inoltre la tipologia di uso del suolo consente lo stoccaggio di elevate quantità di carbonio, superiore a quello di qualsiasi altra coltura.

• CONSUMO DI SUOLO

Il Rapporto ISPRA del 2020¹⁰ mostra come il consumo di suolo (ovvero l'incremento della copertura artificiale del suolo, elaborata su base annuale) continui a trasformare il territorio nazionale con velocità elevate. I cambiamenti rilevati nell'ultimo anno si concentrano in alcune aree del Paese, come nelle aree di pianura del Nord. **I suoli a vocazione agricola sono di gran lunga quelli più colpiti, circa tre volte più dei suoli in area urbana.** Gli incrementi maggiori, indicati dal consumo di suolo netto in ettari nel 2018-2019, sono avvenuti nelle regioni Veneto (con 785 ettari in più), Lombardia (+642 ettari), Puglia (+625), Sicilia (+611) ed Emilia-Romagna (+404).

Quanto sopra premesso evidenzia come il forte declino delle specie legate agli ambienti agricoli e la tendenza alla diminuzione dei prati stabili, oltreché un progressivo aumento del consumo di suolo particolarmente marcato nelle aree a vocazione agricola, determinino una situazione grave e preoccupante per le prospettive di conservazione della biodiversità. In un tale contesto, la rete Natura 2000, soprattutto in ambiti altamente antropizzati come quello della Pianura Padana, riveste un ruolo chiave per tutelare gli ambienti agricoli garantendo o ripristinando il buono stato di conservazione degli habitat e delle specie presenti, in particolare di quelli di interesse comunitario, ma non solo.

¹⁰Rapporto ISPRA del 2020: <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/il-consumo-di-suolo/i-dati-sul-consumo-di-suolo>

La ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”, sito rappresentativo dell'agro-ecosistema emiliano che include i principali elementi della rete ecologica presenti in questa porzione dell'alta pianura reggiana (come si legge nel Formulario standard della ZSC), comprese alcune porzioni dell'habitat 6150, riveste una grande importanza per garantire il mantenimento della coerenza e della funzionalità della rete Natura 2000 dell'Emilia-Romagna.

Giova ricordare, inoltre, che la **ZSC IT4030021 coincide con una delle fondamentali reti di collegamento ecologico del territorio provinciale**, definito Corridoio Primario Planiziale E2. Oltre all'obbligatorietà del pieno rispetto della normativa vigente in materia di reti ecologiche, si ricorda che **la Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 ritiene prioritario creare corridoi ecologici** che impediscano l'isolamento genetico, consentano la migrazione delle specie e preservino e rafforzino l'integrità degli ecosistemi, **per la costruzione di una rete coerente di zone protette.**

Di seguito si espongono le carenze riscontrate nello Studio di Incidenza in merito al progetto della “tangenziale di Fogliano”, anche in relazione a quanto sopra premesso.

STUDIO DI INCIDENZA – INQUADRAMENTO NORMATIVO

Già nel capitolo dell'inquadramento normativo è evidente che lo Studio di incidenza (da qui in poi “Studio”) non tiene conto delle indicazioni tecnico-procedurali delle **Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE “HABITAT” articolo 6, paragrafi 3 e 4** (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019). Sebbene, infatti, le Linee guida siano elencate nella normativa di riferimento, a pagina 3 dello Studio è detto che *“Nel presente Studio di incidenza viene utilizzata la metodologia dell'Allegato G del precitato DPR, nonché al documento “Assessment of Plans and Projects Significantly Affecting Natura 2000 Sites” (European Commission, DG Environment, 2001)”*, senza però fare riferimento né alle Linee guida nazionali per la VInCA, né i documenti di indirizzo ben più recenti della Commissione Europea, tra cui l'ultimo **“Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (2019/C 33/01)”**.

Inoltre, nello Studio si fa riferimento a 4 fasi principali nella Valutazione d'incidenza:

- FASE 1 – Screening
- FASE 2 – Valutazione appropriata
- FASE 3 – Analisi delle incidenze e delle soluzioni alternative
- **FASE 4 – Definizione delle misure di mitigazione e compensazione**

Nella Guida metodologica della CE del 2019 e nelle Linee guida nazionali sono previsti 3 livelli di valutazioni e non più 4, in quanto la valutazione delle soluzioni alternative, rappresentando una delle condizioni per poter proseguire con la procedura prescritta dall'art. 6, paragrafo 4, è stata inclusa nelle valutazioni del Livello III. Ma al di là di questa separazione in 3 o 4 livelli, **sono gravi il fatto che in tutto lo Studio, dalle premesse normative alle conclusioni, le ipotesi alternative non sono considerate quale pre-requisito per poter accedere alla procedura disciplinata dall'articolo 6, paragrafo 4, e il fatto che le misure di mitigazione vengano equiparate alle**

misure di compensazione. Se infatti le misure di mitigazione (o attenuazione), **sono misure che fanno parte delle specifiche di un piano o progetto**, e sono intese ad annullare o ridurre al minimo l'incidenza negativa di un progetto durante la sua realizzazione o nella fase di esercizio (Livello II della Valutazione di Incidenza), **le misure di compensazione sono invece indipendenti dal progetto** e finalizzate a contrastare gli impatti negativi residui di un piano o progetto, per mantenere la coerenza ecologica globale della rete Natura 2000; **le misure di compensazione si inseriscono dunque nell'ambito di una specifica procedura di carattere eccezionale (Livello III), ove consentita**.

Il fatto che lo Studio sia stato condotto sulla base di questi gravi errori procedurali e sostanziali è chiaramente ribadito a pag. 7: *“Sulla base dei riferimenti normativi citati, il presente studio rappresenta lo studio di incidenza dell’opera in oggetto, e considera pertanto una quantificazione degli impatti, l’esame delle possibili ipotesi alternative e, in fase finale, l’individuazione delle eventuali mitigazioni/compensazioni”*.

Studio di incidenza – DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO IN PROGETTO

Senza voler soffermarsi ora sulla qualità delle opere di inserimento ambientale, di cui si dirà poi, **preme qui evidenziare che la descrizione degli interventi di progetto risulta troppo generica, non sempre chiara e senza alcuna descrizione in merito a come gli interventi si relazionano rispetto al sito N2000** (nella maggior parte delle immagini di questa parte dello Studio, anche quelle a scala minore, non sono indicati i confini della ZSC).

Ricordiamo che nelle Linee guida nazionali per la VInCA è specificata (pag. 57) la **necessità di una descrizione quantitativa ed esaustiva dell’intervento** come *dimensioni, entità, superficie e/o volumi occupati, riferiti alla fase di cantiere (movimenti terra, mezzi utilizzati e quantificazione del loro utilizzo, viabilità e piste temporanee, nuove o preesistenti, etc.) e alla fase di esercizio (dimensioni, entità, superficie e/o volumi occupati, etc.); cambiamenti fisici che deriveranno dal P/I/A (da scavi, fondamenta, opere di dragaggio, livellamenti, etc.); identificazione e quantificazione delle emissioni sonore, luminose e di sostanze nell’aria, nell’acqua e nel suolo; specifico cronoprogramma*.

Inoltre, le indicazioni generiche degli interventi rischiano talvolta di sminuire l’impatto dell’opera sul sito. Ciò rende più difficile la valutazione dei possibili impatti negativi sul sito Natura 2000.

A mero titolo di esempio, a pag. 22 si legge *“Le aree di cantiere non saranno pavimentate (se non dove strettamente necessario per accumulare materiali che lo richiedono, o per le lavorazioni che lo richiedono)”*; va da sé che “dove strettamente necessario” lascia un ampio margine di variabilità e discrezionalità.

E ancora sempre a pag. 22: *“L’individuazione delle aree sulle quali installare i cantieri è stata effettuata tenendo conto di una serie di requisiti(...)in ogni caso sono state individuate aree in corrispondenza della viabilità esistente, per agevolarne gli accessi, e lontano dagli habitat del Sito Natura 2000 per ridurre gli impatti”*, dove “lontano” non è una misura esatta e **già fornisce arbitrariamente un “giudizio” sulla distanza dei cantieri dalla ZSC**, senza per altro tenere conto

che “la lontananza” varia molto in relazione alla mobilità della specie considerata (ad es. un rospo smeraldino piuttosto che un lupo).

In questa parte dello Studio non c'è neppure una chiara distinzione tra gli interventi di inserimento paesaggistico (es. la sistemazione del verde nei rilevati stradali), misure di mitigazione (sottopassi faunistici) e misure di compensazione (laghetti eutrofici). E questo è forse il motivo per cui la Valutazione di incidenza si trova, negli elaborati di progetto, all'interno della Relazione paesaggistica.

Già in questa prima parte dello Studio, come poi si riscontrerà anche negli altri capitoli, emerge una visione errata degli agroecosistemi. A pag. 25 si legge: *“Il progetto delle opere a verde diventa l'occasione per rinaturalizzare un ambito fortemente antropizzato, caratterizzato da aree agricole a coltivazione meccanizzata, prive di elementi di particolare interesse ecologico, in cui non sono evidenziati habitat tutelati né di interesse comunitario. Le opere a verde contribuiranno inoltre al rafforzamento degli elementi funzionali della Rete ecologica polivalente provinciale, corrispondenti a un “corridoio ecologico planiziale”.* In realtà **le aree agricole, pur a conduzione meccanizzata (ma ne esistono forse oggi a conduzione non meccanizzata?), sono molto importanti perché ospitano potenzialmente elementi faunistici e floristici tipici e caratteristici.** E ancora, a pag. 29: *“La striscia di vegetazione che delimiterà, almeno in parte, l'infrastruttura rappresenterà un nuovo elemento lineare del territorio e potrà essere inquadrato come corridoio di connessione fra habitat naturali e seminaturali, consentirà la dispersione della fauna e flora locale e determinerà anche un aumento della complessità ambientale del Sito IT4030021”.* **Anche qui vi è quindi l'idea dell'ambiente agricolo come un'assenza di habitat. Manca la consapevolezza che la ZSC si caratterizza essenzialmente come area agricola e che proprio in quanto tale riveste un'importanza ecologica e conservazionistica!**

Nonostante le descrizioni generiche, tuttavia, già da questa parte introduttiva dello Studio e dalla tabella sintetica di pag. 20 emerge che gli ingombri di progetto andranno a pesare molto sul sito N2000:

| | TOTALI (mq) | INTERNE AREA SIC (mq) |
|---------------------------------|-------------|-----------------------|
| Corpo stradale+fossi di guardia | 77'393 | 33'603 |
| Bacini di laminazione | 5'492 | 3'885 |
| Campo base+cantieri operativi | 13'242 | 6'810 |
| Aree deposito terre | 22'292 | 7'614 |

Studio di incidenza - DESCRIZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO E DEL SITO

In riferimento a quanto riportato in premessa alle presenti osservazioni, **la carenza più grave che si rileva è il fatto che venga ignorato l'obiettivo per cui la ZSC IT4030021 è stata istituita: quello di fermare il deterioramento dell'ambiente agricolo, gravemente minacciato in tutta la**

Pianura Padana. In questo ambiente si ritrovano ancora sia habitat di interesse comunitario ormai residuali (in primis l'habitat 6510), sia habitat di specie di interesse comunitario (vale a dire anche prati e coltivi da cui dipendono le specie in allegato alle direttive Uccelli e Habitat presenti nel sito). La ZSC IT4030021 è infatti un sito *rappresentativo dell'agroecosistema emiliano che include i principali elementi della rete ecologica presenti in questa porzione dell'alta pianura reggiana* (come si legge in 'Quality and importance' del Formulário standard). Tanto che la necessità di elaborare un Piano di gestione della ZSC è nata *dal fatto che le particolari esigenze ecologiche di habitat e specie in relazione agli obiettivi di tutela, alle pressioni antropiche esistenti, alle minacce potenzialmente presenti nel sito e alla normativa vigente, necessitano di una strategia di gestione che definisca in modo chiaro e organico le azioni di tutela future. Il sito è infatti caratterizzato da un patrimonio naturalistico rilevante (...) che deve essere oggetto di specifica tutela al fine di garantire la compatibilità del sito Natura 2000 con il contesto socio-economico di un territorio fortemente antropizzato.* Come già detto, in tutto lo Studio l'ambiente agricolo viene invece visto come "assenza di habitat". Questo approccio, a parere delle scriventi totalmente sbagliato, si ripercuote su tutta l'analisi delle incidenze dello Studio di incidenza.

Come di seguito esposto, nella descrizione del sito si riscontrano anche altre mancanze che, a parere delle scriventi Associazioni, portano anch'esse a **una forte sottostima degli impatti (che, è bene ricordarlo, risulteranno comunque essere negativi significativi).**

- **Nello Studio manca il riferimento a documentazioni e pubblicazioni disponibili** (alcuni delle quali citate nelle presenti osservazioni) afferenti le componenti naturalistiche presenti nell'area di intervento al momento della progettazione (studi su habitat, specie e habitat di specie); inoltre la descrizione delle specie e degli habitat è generica, non contestualizzata e in molte parti è un mero copia-incolla di quanto riportato nella relativa pagina web della Regione Emilia-Romagna¹¹.
- **Pur in assenza di monitoraggi aggiornati riferibili al sito Natura 2000**, come d'altra parte specificato nello stesso Studio (pag. 37: *"Manca comunque un censimento completo e aggiornato"*), **non si è evidentemente ritenuto necessario compiere adeguati rilievi di campo.** Si fa riferimento infatti a 1 solo sopralluogo, effettuato il 10 novembre, quindi in un periodo non idoneo al censimento di molte specie. Questo determina una valutazione approssimativa e, in definitiva, inadeguata delle componenti naturalistiche d'interesse comunitario, cioè habitat, specie e habitat di specie. Nell'ambito dello Studio non sono infatti state rilevate porzioni dell'habitat 6510 all'interno dell'area interessata dal progetto, mentre sopralluoghi compiuti dalla Lipu nel corso del mese di febbraio 2021, hanno permesso di appurarne la presenza (si vedano le immagini in allegato 1 alle presenti osservazioni).

Inoltre, si ritiene che troppo sbrigativamente si sia esclusa la presenza di anfibi presso il fontanile dell'Ariolo: a pag. 45 si legge che *"Gli anfibi, pur potendo passare la rete, evidentemente trovano un ambiente poco o per nulla adatto alle loro esigenze, infatti, nonostante la giornata tiepida e soleggiata, durante il sopralluogo non ne sono stati osservati, come invece, spesso accade a pari condizioni climatiche, in altri stagni in situazioni più naturali"*.

¹¹<https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/siti/it4030021>

Rileviamo innanzitutto che manca una descrizione dei metodi adottati per la ricerca degli anfibii, che non può limitarsi ad una semplice osservazione, ma deve comportare l'utilizzo di guadini per "pescare" eventuali esemplari adulti o larve presenti in prossimità del fondo o nel sedimento, oltretutto una ricerca degli adulti sotto a tronchi, sassi, ecc. Una sola uscita, a novembre per di più, non può essere considerata sufficiente. Nel sito è presente anche il Tritone crestatto *Triturus carnifex*, che generalmente non presenta adulti in fase acquatica in novembre. Aggiungiamo, infine, che **è stata recentemente segnalata la presenza del lupo nella ZSC¹²**, che è tra l'altro inclusa tra le aree monitorate nell'ambito del Monitoraggio Nazionale sul Lupo, coordinato da ISPRA. **Si nota anche la carenza di dati quantitativi relativi allo stato di conservazione degli habitat e delle specie per cui il sito Natura 2000 è stato designato.**

- **Il tema delle connessioni ecologiche viene trattato in modo superficiale** (v. pagg. 55 e 56), sebbene la ZSC coincida con una delle fondamentali reti di collegamento ecologico del territorio provinciale e, pertanto, la sua compromissione penalizzerebbe gravemente la stessa rete ecologica.
- Come nota, si segnalano alcune incongruenze e inesattezze nella parte descrittiva del sito. A pag. 37 si scrive che *"Attualmente il soggetto responsabile della sua [riferito al Sito Nat2000 N.d.R.] gestione è la Provincia di Reggio Emilia"*, mentre gli enti gestori sono Comune di Reggio Emilia e Regione Emilia-Romagna. Alla stessa pagina è scritto erroneamente che *"il sito contiene il fontanile ormai estinto di Ariolo"*, poi a pag. 43 si scrive correttamente che il fontanile dell'Ariolo è *"l'unico rimasto attivo nel settore meridionale della media pianura emiliana"*. Alle pagg. 44 e 45 si scrive che l'habitat 3150 non è stato rilevato nel piccolo laghetto eutrofico presente nell'area di progetto, poi si scrive che l'area è completamente recintata, ma confondendola evidentemente con il fontanile dell'Ariolo. Tale errore è ripetuta a pag. 59 descrivendo l'interferenza con l'habitat 3150. Il sito viene descritto non idoneo alla nidificazione del Martin pescatore in quanto *"per nidificare, ha bisogno di pareti verticali di terreno argilloso sabbioso affaccianti su ambiente acquatico, non presente nel Sito IT4030021"* (pag. 53); la specie è invece presente e nidificante nel sito, dove trova facilmente lungo il corso del Rodano scarpate anche piccole dove scavare il nido. A pag. 54 viene riportata erroneamente la presenza del Gambero di fiume *Austropotamobius pallipes*, probabilmente confuso con il Gamberetto di fiume *Palaemonetes antennarius*, elencato in effetti nel formulario standard.

Studio di incidenza - DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE e VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PROGETTO

In questa parte dello Studio si mettono correttamente in evidenza diverse incidenze, anche significative, che il progetto provocherà sulla ZSC. Ad esempio: si legge a pag. 59 che: *"Il progetto della Tangenziale di Fogliano prevede che il tracciato dell'opera passi nei pressi di un laghetto classificato come Habitat 3150 (...) La nuova opera fiancheggigerà il sito, isolandolo*

¹² La mattina del 10 novembre 2020 una femmina è stata trovata morta investita lungo la strada presso il confine nord-est del sito, notizia ampiamente riportata sui quotidiani e siti web locali.

ulteriormente, fra ferrovia e tangenziale, dal resto della ZSC e lo renderà maggiormente soggetto a fenomeni d'inquinamento". Inoltre, a pag. 61: "La riduzione degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio agrario avrà sicuramente un impatto negativo, in termini di perdita di habitat e possibile riduzione della popolazione, su tutte quelle specie animali che utilizzano tali aree come zone di transito, rifugio e caccia. Un esempio eclatante è l'averla piccola (Lanius collurio), specie particolarmente protetta dalla Direttiva 79/409/CEE "Uccelli", che nidifica, appunto, in siepi, arbusti, cespugli di rovo che elegge, anche, come postazione di caccia" (pag. 61).

Si concorda anche sul fatto che vi sono diverse incidenze negative significative che solo in parte possono essere mitigate, come scritto ad esempio a pag. 68 dello Studio: **"In relazione agli aspetti fin qui esaminati è possibile affermare che l'intervento determina un'incidenza negativa che può risultare significativa e per la quale devono essere attuati interventi di mitigazione/compensazione"**.

Tuttavia, nonostante lo Studio concluda che la tangenziale di Fogliano provocherà impatti negativi significativi non mitigabili, segnaliamo comunque lacune nella valutazione delle incidenze:

- Come già detto, nell'analisi delle incidenze, lo Studio non tiene in debito conto del fatto che **l'integrità della ZSC IT4030021 è legata all'agro-ecosistema nel suo complesso.** Come riportato nella Guida "Le Misure di Compensazione nella direttiva Habitat" del Ministero dell'Ambiente (2014) *"le interferenze di piano o progetto debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale, considerando simultaneamente le componenti abiotiche, le componenti biotiche, e le connessioni ecologiche. (...) In altre parole, si deve verificare che l'incidenza generata da un p/p su una singola componente non interferisca anche su tutte le altre componenti che strutturalmente costituiscono il sistema biologico. Tali rapporti strutturali e funzionali possono intercorrere tra un habitat di interesse comunitario più o meno coincidente con habitat di specie; possono riguardare le relazioni trofiche tra le specie; e/o interessare diverse tipologie di elementi di connessione ecologica **quali coltivi, incolti, siepi, muretti a secco, corsi d'acqua, ecc.***
Il fatto che nelle analisi delle incidenze venga trascurato l'obiettivo di conservazione della ZSC di preservare gli habitat e le specie di interesse comunitario legati agli ecosistemi agricoli **disattende a quanto disposto dall'art. 6, paragrafo 3, della Direttiva Habitat:** *"Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica".*
- **Nello Studio manca totalmente la valutazione degli effetti cumulativi** del progetto con altri piani/interventi/attività sia già realizzati o autorizzati, sia in fase di autorizzazione/valutazione.
- Nello Studio viene più volte riportato il cattivo stato di conservazione o addirittura la scomparsa di habitat e specie di interesse comunitario: scomparsa dell'habitat 3150 in prossimità della ferrovia, degrado degli habitat 92A0 e 91E0* presso il Fontanile dell'Ariolo e scomparsa

dell'Averla piccola. **Questo, da una parte, mette in evidenza la mancanza di una corretta gestione del sito** (già nello studio di Esperta del 2014¹³, propedeutico alla definizione del Piano di gestione del sito, si metteva in evidenza il degrado di alcuni habitat di interesse comunitario). **Dall'altra parte, lo stato di conservazione ridotto o insoddisfacente e la scomparsa di habitat e specie di interesse comunitario avrebbe dovuto indurre a una valutazione delle possibili incidenze con un approccio ancora più precauzionale.** Al contrario, nella valutazione delle incidenze non si osserva affatto un approccio cautelativo, ma sembra quasi che il degrado del sito venga strumentalizzato per giustificare le incidenze che provocherà il progetto; ad esempio, a pag. 57 dello Studio è scritto *“L'opera sarà realizzata prettamente con un consumo di suolo ad uso agricolo [ndr che è habitat di specie di interesse comunitario per le quali il sito è stato designato] e si fonderà ad un contesto alquanto antropizzato, già caratterizzato da strade ed insediamenti”*.

- **Fortemente sottostimato è l'impatto sui mammiferi (in particolare lupo e istrice) e sugli uccelli dovuto alle possibili collisioni contro gli automezzi.** Ricordiamo che il 10 novembre 2020 un esemplare di femmina adulta di lupo è stato investito a circa un paio di km dall'area di progetto, sul confine della ZSC IT4030021.
- **Sebbene nello Studio si ammetta che sia durante la fase di cantiere, che durante la fase d'esercizio della nuova Tangenziale di Fogliano, si possono verificare disturbi, di varia natura (inquinamento acustico, inquinamento luminoso, inquinamento e intorbidamento delle acque, sottrazione di habitat), che possono indurre la fauna locale ad abbandonare il sito in cerca di zone più tranquille** (pag. 58), questa incidenza, che può essere molto significativa, è “superata” sulla base di una considerazione non supportata da dati oggettivi *“Tuttavia, è possibile che, in seguito ad una fase di ambientazione, l'opera non provochi più lo stesso livello di disturbo e la fauna torni ad utilizzare l'area limitrofa”*.
- Nelle Linee guida nazionali viene ricordato che il monitoraggio non deve essere utilizzato come strumento per la verifica degli effetti degli impatti significativi negativi già ritenuti probabili in sede di Valutazione di Incidenza. Quanto sopra in considerazione della sentenza C-142/16 che cita quanto segue: *“Le autorità nazionali competenti autorizzano un'attività sul sito protetto solo a condizione che abbiano acquisito la certezza che essa è priva di effetti pregiudizievoli per l'integrità del detto sito”*. **Al contrario lo Studio di incidenza della Tangenziale di Fogliano prevede di utilizzare il monitoraggio per valutare post-operam gli impatti del progetto (pag. 60): “Per verificare il reale impatto dell'opera sarà, tuttavia, necessario effettuare campagne mirate di monitoraggio dello stato degli habitat, della flora e delle varie componenti della fauna presenti nell'area oggetto di valutazione”**.
- L'inquinamento dell'aria viene valutato solo per la fase di cantiere ma non per la fase di esercizio.

¹³<https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/strumenti-di-gestione/misure-specifiche-di-conservazione-piani-di-gestione/misure-di-conservazione-per-sito/MS321QC.pdf/@download/file/MS321QC.pdf>

Studio di incidenza - DESCRIZIONE DELLE EVENTUALI IPOTESI PROGETTUALI ALTERNATIVE

Anche qui occorre constatare che lo Studio disattende a quanto disposto dall'art. 5, comma 9, del DPR 357/97 e *smi.*, che richiama l'art. 6, paragrafo 4, della Direttiva Habitat.

Con riferimento alla Direttiva Habitat e a sentenze della Corte di giustizia europea, le Linee guida nazionali per la VInCA chiariscono che **dal punto di vista metodologico l'individuazione di soluzioni alternative segue le verifiche previste dall'art. 6.3 della Direttiva Habitat, in quanto la valutazione delle stesse è attuata con gli stessi criteri della opportuna valutazione**. Pertanto l'analisi e l'individuazione delle soluzioni alternative di un progetto devono essere condotte in modo appropriato, in considerazione degli effetti che le stesse possono avere sull'integrità del sito o dei siti Natura 2000. Questo significa che:

- a) l'esame delle soluzioni alternative deve avere il solo scopo di fare in modo che l'impatto sulla rete Natura 2000 sia nullo o comunque sotto la soglia di significatività; al contrario, nello Studio di incidenza per il progetto della tangenziale di Fogliano la riduzione dell'impatto sulla ZSC non ha avuto alcuna rilevanza e l'analisi delle alternative si è fondamentalmente basata sull'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza delle auto e il volume di traffico e, in seconda battuta, sugli aspetti di interesse paesaggistico, **tanto è vero che l'analisi non è stata realizzata in riferimento alle disposizioni della Direttiva Habitat, ma è stata semplicemente riportata la "Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato" (marzo 2020) di POLINOMIA srl che la Provincia ha commissionato nel contesto del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica¹⁴;**
- b) gli unici criteri che devono essere presi in considerazione sono quelli ambientali ed in particolare occorre valutare la potenziale incidenza sugli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 interessati; **nell'analisi delle alternative gli obiettivi del progetto non vengono neppure citati, né sono considerati gli habitat e le specie di interesse comunitario;**
- c) deve essere considerata anche l'opzione "zero", vale a dire la non realizzazione della tangenziale; **tale opzione non è stata presa in considerazione, quando invece, a parere delle scriventi Associazioni sarebbe l'alternativa migliore, tenuto conto di quanto esposto nelle premesse delle presenti osservazioni.**

¹⁴ A tale proposito è bene inoltre ricordare che il costo economico delle alternative non può essere l'unico fattore determinante ai fini della scelta (si veda la recente causa C-411/19).

Studio di incidenza - MISURE DI MITIGAZIONE DELL'INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE

Come meglio dettagliato nei seguenti punti, in cui si riportano solo alcuni esempi, si ritiene che solo in parte le misure di mitigazione proposte siano adeguate a ridurre le incidenze minori a carico del sito Natura 2000. Si rilevano invece diverse criticità:

- **La descrizione delle misure di mitigazione manca di chiarezza sulle caratteristiche tecnico-scientifiche, sulle modalità di attuazione, sulle probabilità di successo e sul monitoraggio dell'efficacia.** Inoltre la descrizione delle misure è ripartita in diverse parti dello Studio (nella descrizione degli interventi di progetto, nella valutazione delle incidenze e nella parte dedicata alla mitigazione) e questo rende difficile comprendere esattamente in cosa consiste una certa misura. Ad esempio, i sottopassi e il sovrappasso faunistico sono descritti in modo generico (le foto di pagg. 77 e 78 non chiariscono) e non è specificato se fanno riferimento a casi concreti sperimentati con successo. A tale proposito preoccupa quanto scritto a pag. a pag. 114 della Relazione paesaggistica ***“Sottopassi fauna: sono previsti diversi manufatti alle intersezioni con il reticolo idrografico minore, che si prestano ad essere usati come sottopassi faunistici perché comprendono uno spazio sufficiente al passaggio almeno della fauna minore”***, dove l'avverbio “almeno” conferma la genericità della descrizione degli interventi di mitigazione, ma lascia anche ipotizzare che diversi sottopassi siano inadeguati al passaggio di specie di medie-grandi dimensioni come caprioli e lupi e forse anche istrici.
- A parere delle scriventi Associazioni, **la messa in atto di alcune misure non può essere garantita**, come, ad esempio (pagg. 73) l'interruzione o la riduzione delle attività di cantiere durante il periodo primaverile ed estivo (per altro non è chiaro cosa si intenda per “riduzione”).
- **Non è chiara la distinzione tra le misure di mitigazione e le opere di inserimento paesaggistico.**

Ad esempio, da quanto è dato capire a pag. 74, tra le misure di mitigazione sono inseriti 2 dei 4 bacini di laminazione previsti nel progetto, che dovrebbero mitigare l'impatto sul laghetto eutrofico naturale (habitat 3150): *“gli ultimi due [bacini di laminazione] invece, situati in prossimità di canali e zone meno trafficate, si prestano per essere progettati, oltre che per la raccolta e la laminazione delle acque piovane provenienti dal manto stradale, anche per assumere una “funzione naturalistica”. In pratica, avranno una forma più articolata, una porzione con maggiore profondità (almeno 1 metro) così da trattenere l'acqua per periodi più lunghi, e le sponde potranno essere gestite per favorire uno sviluppo naturale della vegetazione, così da incoraggiarne l'utilizzo da parte della fauna legata agli ambienti umidi. Inoltre, in questo modo, si instaurerà un processo di fitodepurazione delle acque, migliorandone la qualità prima del loro ingresso nel sistema idrico locale”*. Tuttavia, dalle immagini dello Studio anche 1 degli altri due bacini di laminazione verrebbe ad essere localizzato tra la ferrovia e la tangenziale in progetto perciò 1) sarebbe un “trappola ecologica” per gli animali che ci dovessero accedere e 2) le sue acque sarebbe molto inquinate.

E ancora, a pag. 75: *“Creazione di una fascia arbustiva e/o arboreo-arbustiva tampone lungo tutto il tracciato della nuova infrastruttura così da inserirla nel contesto ambientale in cui verrà realizzata. Le fasce vegetate a bordo strada, oltre a contribuire ad una diversificazione*

paesistica ed ambientale del territorio attraversato dall'opera, hanno anche la funzione di ripristinare la continuità ecologica e paesaggistica". A parere delle scriventi Associazioni non è possibile mitigare la frammentazione di un sito Natura 2000, che verrebbe diviso in due porzioni separate da una tangenziale, con una fascia arborea arbustiva posta lungo la tangenziale stessa in quanto: 1) la tangenziale frammenta il sito approssimativamente lungo l'asse est-ovest, la fascia arbustiva sarebbe lungo l'asse nord-sud; 2) le siepi di per sé sono elementi utili, ma a ridosso della infrastruttura viaria difficilmente potranno assolvere un ruolo importante per la biodiversità; 3) anche in questo caso creare un arbusteto tra la nuova strada e la ferrovia può determinare la realizzazione di una trappola per gli uccelli e altri animali.

Si aggiunge anche che alle pagg. 30 e 31, per la realizzazione della "macchia barriera filtro" e del "bosco misto mesofilo", sono elencate alcune specie non tipiche della pianura o addirittura non del territorio in cui verrebbe realizzata l'opera: *Quercus ilex* (specie mediterranea), *Quercus pubescens* (tipica della collina), *Ostrya carpinifolia* e *Fraxinus ornus* (collina), *Viburnum tinus* (anche se diffusa come ornamentale, è strettamente mediterranea).

- **Il rispetto della normativa vigente, che deve essere garantito a prescindere, non necessariamente si configura anche come misura adeguata e/o sufficiente per mitigare gli impatti su habitat e specie.** In particolare, a pag. 75 si legge che *per mitigare gli effetti dell'inquinamento luminoso dovranno essere attuate e rispettate le direttive della Legge Regionale n. 19 del 29 settembre 2003: "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico"*, ma il rispetto della normativa regionale non garantisce di per sé la riduzione dell'impatto sulla fauna.

Studio di incidenza - MISURE DI COMPENSAZIONE DELL'INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE

Nello Studio le misure di compensazione sono introdotte "in automatico", senza un'adeguata valutazione delle soluzioni alternative (compresa l'opzione "zero") e si presentano come parte del progetto. Questo costituisce tuttavia un grave errore procedurale, che nuovamente disattende alla tutela rigorosa dei siti della rete Natura 2000 prevista dall'art. 6, paragrafo 3, della direttiva Habitat.

Come già anticipato all'inizio delle presenti osservazioni, le misure di compensazione possono infatti essere prese in considerazione solo in via eccezionale e residuale. La decisione di proseguire con un progetto nonostante esso possa pregiudicare l'integrità di un sito Natura 2000 è soggetta alle condizioni e ai requisiti di cui all'articolo 6, paragrafo 4. In particolare occorre prima dimostrare che **l'alternativa proposta è la meno dannosa per gli habitat e le specie per la cui tutela il sito Natura 2000 è stato designato**, a prescindere dalle considerazioni economiche, e che **sussistono motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.**

I motivi imperativi di rilevante interesse pubblico devono inoltre essere documentati e motivati e per determinare la natura di eventuali misure compensative e i danni al sito devono essere individuati con precisione (cfr. anche C-399/14, C-387/15 e C-388/15, C-142/16)¹⁵. Le misure

¹⁵Si vedano le guide interpretative della Commissione europea e le "Misure di Compensazione nella Direttiva Habitat" (2014) - Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare.

compensative devono essere indipendenti dal progetto (comprese le eventuali misure di attenuazione connesse).

Tutto ciò premesso, va da sé che non è corretto introdurre misure di compensazione per la tangenziale di Fogliano.

Posto che non si ritiene che le misure di compensazione possano essere prese in esame in questa fase, non si entrerà in una valutazione di dettaglio in merito alla qualità di tali misure. Ugualmente preme rilevarne, anche se a grandi linee, l'inadeguatezza.

A titolo di esempio:

- A pag. 81 si fa riferimento a un'eventuale creazione di una nuova zona umida (di cui però, è scritto, *“si ritiene necessaria valutarne l'effettiva fattibilità”*) funzionale ed utile alla ricca fauna presente. In realtà si dubita che quest'area umida di circa 550 mq (le dimensioni si leggono in Img. 2.18 a pag. 33) possa acquisire importanza per l'avifauna, forse per gli anfibi. Inoltre, si fa presente che questa piccola zona umida richiederebbe una manutenzione per evitare il processo di interrimento; tuttavia, è previsto di realizzare una fascia di vegetazione attorno a questa stessa zona umida che ne impedirebbe l'accesso con mezzi meccanici. Anche questo lascia quindi pensare a una scarsa valutazione all'interno dello Studio in merito alla necessità di opere regolari di manutenzione agli interventi previsti. Infine, per evitare sia una trappola per la fauna si ritiene non opportuno realizzarla prima della fine dei lavori della strada, così come è invece previsto.
- Tra le misure di compensazione è anche prevista la posa di cassette nido per passeriformi e bug hotel che: 1) non sono misure “di compensazione”; 2) non sono in riferimento ai danni che il progetto in questione provocherebbe al sito (anzi risulterebbe contraddittorio installare strutture per la riproduzione di specie che il progetto allontanerebbe dall'area per sottrazione degli habitat di alimentazione e per disturbo); 3) richiederebbero un controllo e una manutenzione annuale di cui non è specificato chi se ne dovrebbe occupare e con quali fondi.
- Nelle misure di compensazione si danno per scontate la *“ripresa della naturale evoluzione della vegetazione”* e il ripristino del *“naturale processo di evoluzione vegetale”*, che discorda fortemente con il fatto che la maggior parte degli habitat presenti nel sito sono caratterizzati da uno stato di conservazione cattivo (se non scomparsi), per cui è lecito supporre che vi possa essere il rischio di un degrado anche delle opere di rinaturalizzazione.
- Così pure, si prevedono fasce di bosco igrofilo vicino ai corsi d'acqua (con specie analoghe alla “Foresta a galleria” 92A0) e la riqualificazione dell'habitat 3150, ma nel contempo si fa più volte cenno al degrado degli habitat causati da una *spinta manutenzione* delle rive degli invasi o dalla *pressante meccanizzazione della gestione del reticolo idrografico a scopo irriguo*, o dalla forte presenza di specie alloctone invasive. Tanto che a pag. 61 si afferma che *“la temporanea “non gestione” di alcuni tratti di reticolo idrografico minore (scoline, canali irrigui temporanei o perenni) ha permesso la stabilizzazione di fasce riparie ben strutturale”*. Ci si chiede quindi se questi interventi di riqualificazione/ricreazione del bosco igrofilo, sebbene sicuramente positivi, siano però compatibili con la gestione del reticolo idrico e con la normativa del Regio Decreto n. 523/1904, o se invece rischiano di venire degradati/eliminati negli anni immediatamente successivi alla loro realizzazione a causa degli interventi idraulici.

Si ricorda che ai fini della gestione del reticolo idrico sono stati autorizzati interventi, con danni significativi all'habitat 92A0, lungo il canale Lorno nella ZSC-ZPS IT4020017 "Area delle Risorgive di Viarolo, bacini di Torrile, fascia golenale del Po", in provincia di Parma, invocando i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (quindi ai sensi dell'art. 6(4) della Direttiva Habitat). Pertanto non si ritiene sufficiente come garanzia il fatto che nello Studio si inserisca, sempre tra le misure di compensazione, la generica richiesta di *"prevedere un piano di gestione degli sfalci delle rive dei fossi e dei canali con il consorzio di bonifica"*. Inoltre, dalla descrizione degli interventi si deduce che, nel caso del rio Acque chiare, le essenze igrofile verranno ad essere piantumate troppo lontane dal corso d'acqua, con risultati scarsi (prenderebbero il sopravvento altre specie spontanee).

- Non è prevista alcuna misura di compensazione per la distruzione di porzioni di ambiente agricolo, che comprende prati e prati stabili ed è habitat di specie, anche di interesse comunitario. Anzi, paradossalmente, alcuni interventi di rinaturalizzazione, seppure sicuramente utili, andrebbero a eliminarne ulteriori porzioni di questo ambiente.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE IN MERITO ALLO STUDIO DI INCIDENZA RELATIVO AL PROGETTO DELLA TANGENZIALE DI FOGLIANO

In conclusione ed estrema sintesi, in merito allo Studio di Incidenza realizzato nell'ambito della procedura di VIA relativa al progetto dal titolo "Tangenziale di Fogliano-Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" le scriventi Associazioni riscontrano:

- **carenze nella valutazione delle incidenze che il progetto potrebbe provocare sulla ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo"**, come la mancanza di dati bibliografici, rilievi di campo insufficienti (solo 1 sopralluogo e in periodo non idoneo), descrizione generica degli interventi di progetto e delle relazioni tra questo e il sito Natura 2000, non considerazione degli obiettivi di conservazione del sito interessato, mancanza di analisi quantitative;
- **mancanza di valutazione degli impatti cumulativi** con altri piani/interventi/attività sia già realizzati o autorizzati, sia in fase di autorizzazione/valutazione;
- **sottostima delle incidenze negative**, anche in conseguenza a quanto sopra, sebbene si concordi con la conclusione della valutazione, ovvero che il progetto provocherà impatti negativi significativi sulla ZSC non mitigabili;
- **analisi delle alternative non adeguata**, in quanto non risponde all'obiettivo di individuare le soluzioni che meglio rispettino l'integrità del sito in questione, e **immotivata esclusione dell'"opzione zero"** (non realizzazione della tangenziale).
- **errata applicazione delle misure di compensazione**, senza i presupposti previsti dall'art. 6, paragrafo 4, della Direttiva Habitat.

Le scriventi Associazioni sono pertanto a chiedere all'Autorità competente di rilasciare parere negativo di Valutazione di incidenza.

Inoltre, è parere delle Associazioni che l'allarmante degrado degli agro-ecosistemi agricoli e dei loro servizi ecosistemici dovrebbe orientare la scelta delle Amministrazioni verso un'alternativa che non preveda la realizzazione di un'infrastruttura viaria, ma contempli invece soluzioni di reale riduzione del traffico, come parcheggi scambiatori adeguatamente serviti da mezzi pubblici.

Amici della Terra Reggio Emilia

L.A.C. Emilia Romagna

Legambiente montagna

Legambiente Reggio Emilia

Legambiente Val d'Enza

Lipu Emilia-Romagna

Pro Natura Reggio Emilia

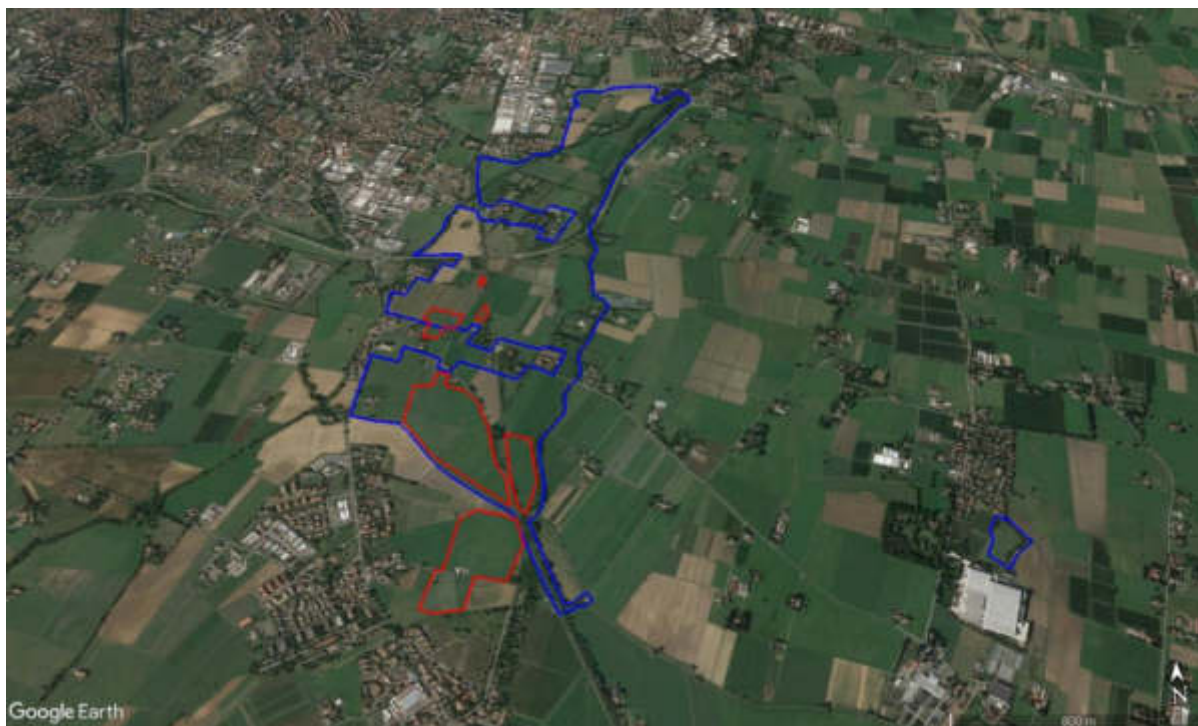
Pro Natura Regionale

Salviamo il paesaggio Reggio Emilia

Università Verde Reggio Emilia

WWF Emilia centrale

ALLEGATO 1: Immagini delle porzioni di habitat 6510 rilevate nell'area della ZSC IT4030021 interessata dal progetto della tangenziale di Fogliano.



L'insieme dei poligoni (**in rosso**) relativi all'habitat 6510 all'interno e nelle immediate vicinanze della ZSC IT4030021 (**in blu**).



Prati stabili interessati direttamente dagli interventi del progetto della tangenziale di Fogliano



Prato stabile (in rosso) con *Allium angulosum* e *Gratiola officinalis* fuori dalla ZSC



OSSERVAZIONI SUL RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA VIGENTE IN MATERIA DI RETI DI COLLEGAMENTO ECOLOGICHE NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

L'area ZSC IT4030021, attraversata dalla strada tangenziale ad alto traffico di progetto, coincide con una delle principali reti di collegamento ecologico del territorio provinciale, definita come Corridoio Primario Planiziale E2, nell'elaborato P2 del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito indicato PTCP); tale rete di collegamento ecologico ha inizio dal ZSC IT4030021, che ne costituisce quindi l'area di sorgenza. Il vigente Piano Strutturale Comunale (di seguito indicato PSC) del Comune di Reggio recepisce tale rete di collegamento ecologico nei suoi elaborati di Piano. Sotto il profilo ecosistemico le aree di sorgenza delle reti ecologiche hanno un ruolo primario ai fini della efficienza dell'intero flusso biologico che caratterizza le reti e la loro compromissione incide pesantemente sulla efficacia di tale flusso. Nel caso dell'area ZSC IT4030021 la rete ecologica indicata dal PTCP si pone in continuità diretta con l'asta fluviale densamente alberata del torrente Lodola, che a sua volta sotto il profilo ecosistemico, come tutte le aste fluviali alberate dell'alta pianura, svolge una importante funzione di canale di flusso biologico tra il contesto territoriale ad elevato indice di biodiversità della collina e l'ambito geneticamente impoverito della pianura. L'importanza sotto il profilo ecologico dell'area ZSC IT4030021 è peraltro attestata dal quadro conoscitivo del PSC del Comune di Reggio, in cui, nel paragrafo denominato "indagine del sistema naturale ambientale" a pagina 97 e 98 viene espresso un giudizio "alto" per la rilevanza ecologica dell'area ZSC di Fogliano per quanto attiene il popolamento faunistico.

La Regione Emilia-Romagna ed in subordine il vigente PTCP della Provincia di Reggio Emilia (variante 2020) ha definito una normativa specifica per la salvaguardia delle reti ecologiche e per gli interventi che possono interferire con esse. Tali indicazioni sono contenute nell'allegato 3 del PTCP, denominato "*Linee guida per la attuazione della rete ecologica provinciale*".

Per quanto riguarda la vigente normativa regionale in materia di reti ecologiche, la strada tangenziale ad alto traffico di progetto è in contrasto con l'articolo 1 della Legge regionale 6/2005 che tutela la diversità biologica; l'articolo 7 di tale legge al paragrafo 2 prescrive che le province provvedano all'individuazione delle aree di collegamento ecologico nell'ambito delle previsioni della pianificazione e che le loro modalità di salvaguardia devono essere disciplinate dagli strumenti generali di pianificazione delle province e dei comuni. L'articolo 2 della Legge regionale 6/2005 definisce la rete ecologica regionale come l'insieme delle unità ecosistemiche di alto valore naturalistico tutelate attraverso il sistema regionale delle aree protette e dei siti rete Natura 2000 ed interconnesse tra loro dalle aree di collegamento ecologico, con il primario obiettivo del mantenimento delle dinamiche di distribuzione degli organismi biologici e delle vitalità delle popolazioni e delle comunità vegetali e animali.

La stessa legge definisce le aree di collegamento ecologico come le zone degli elementi fisico naturali esterni alle aree protette e dei siti rete Natura 2000 che per la loro struttura lineare e continua o il loro ruolo di collegamento ecologico sono funzionali alla distribuzione geografica ed allo scambio genetico di specie vegetali ed animali. Alla Regione spetta il compito di portare a sintesi le proposte provinciali che le province definiscono attraverso i loro PTCP, individuando il disegno della rete ecologica regionale e le aree di collegamento ecologico interprovinciali. L'individuazione da parte del vigente PTCP della rete ecologica planiziale primaria provinciale all'interno della ZSC IT4030021 ove si prevede di realizzare la strada tangenziale ad alto traffico manifesta la rilevante importanza di rete ecologica di tale ambito. Tale circostanza costituisce conseguentemente un primario riferimento per le analisi che sono alla base delle procedure di VIA e di Valutazione di Incidenza predisposte a supporto della progettazione stradale.

Tali aspetti sono indicati dal GR 614/2009 della Regione Emilia-Romagna (programma per il sistema regionale delle aree protette e dei siti rete natura 2000), che nell'allegato A articolo 6.4 oltre ad affermare testualmente che *“le aree di collegamento ecologico risultano essere degli elementi di straordinaria importanza per dare organicità al sistema regionale delle aree protette e dei siti di Rete Natura 2000 e soprattutto collegandole tra loro per costituire gli elementi di connessione della futura rete ecologica regionale”*, definisce anche le modalità di salvaguardia e di ricostituzione delle aree di collegamento ecologiche esplicitando che sono disciplinate dagli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica delle province e dei comuni ,dettando per esse l'assolvimento delle seguenti condizioni:

- mantenere e o ripristinare il grado di connettività dei corridoi inteso come continuità fisica degli habitat in relazione alle modalità di spostamento e migrazione delle specie presenti;
- mantenere un buon stato di conservazione delle specie e degli habitat di interesse presenti;
- ridurre i fattori di minaccia e di degrado degli habitat;
- mantenere varchi bio-permeabili nelle aree di più intensa urbanizzazione ed infrastrutturazione.

In contrasto con quanto indicato nell'allegato A articolo 6.4 del GR 614/2009, nella VIA e nella Valutazione di Incidenza predisposti a supporto della progettazione della strada ad alto traffico si è invece approcciato arbitrariamente ed in modo superficiale tale tematica, con affermazioni generiche prive del necessario supporto di verifiche e di acquisizione di dati scientifici e sperimentali a sostegno di ciò che viene affermato.

Ad esempio, nella *“Relazione tecnica e descrittiva delle opere a verde ed inserimento ambientale”* si afferma testualmente *“Le opere a verde contribuiranno inoltre al rafforzamento degli elementi funzionali della Rete ecologica polivalente provinciale, corrispondenti a un “corridoio ecologico planiziale”*. senza peraltro dimostrare la veridicità di tali affermazioni con precisi dati scientifici ed analisi sul territorio. Analogamente, in contrasto con la prescrizione di *“mantenere varchi bio permeabili nelle aree di più intensa urbanizzazione ed infrastrutturazione, come richiesto nell'allegato A articolo 6.4 del GR*

614/2009 viene genericamente affermato che gli attraversamenti idraulici dei canali irrigui esistenti intercettati dalla strada di progetto saranno utilizzati per consentire il passaggio della fauna. Tale affermazione è estremamente selettiva nei confronti delle specie animali, essendo eventualmente ammissibile solo per una ridotta aliquota di specie anfibie, ma è del tutto escludente per le numerose altre specie di mammiferi documentate in zona. Inoltre non vengono definiti i parametri costruttivi per tali attraversamenti che, come è noto, devono soddisfare a precisi requisiti di bio-compatibilità. Inoltre, a pag. 29 della medesima relazione, si afferma: *“La striscia di vegetazione che delimiterà, almeno in parte, l'infrastruttura rappresenterà un nuovo elemento lineare del territorio e potrà essere inquadrato come corridoio di connessione fra habitat naturali e seminaturali, consentirà la dispersione della fauna e flora locale e determinerà anche un aumento della complessità ambientale del Sito IT4030021* “Questa affermazione ha carattere non è supportata da specifici riscontri e verifiche che ne dimostrino la veridicità. Per contro, lungo tutto il fianco occidentale della strada di progetto la striscia di vegetazione prevista ha uno spessore talmente ridotto ed è così prossimale al rilevato stradale da annullare qualsiasi potenziale funzione *“di corridoio di connessione fra habitat naturali e seminaturali”*, in evidente contrasto con quanto invece viene arbitrariamente attestato.

Si osserva inoltre che il PTCP nella Provincia di Reggio Emilia nelle sue norme di attuazione del 2019 all'articolo 5 affronta il tema della rete di collegamento ecologico polivalente di livello provinciale, che viene indicata nella tavola P2. In tale elaborato il PTCP individua nell'area ZSC IT4030021 un corridoio di collegamento ecologico primario planiziale collocato all'interno dei cosiddetti gangli e connessioni ecologiche planiziali da consolidare e potenziare. In tali norme viene testualmente affermato che: *“tali corridoi primari planiziali sono considerati aree ed elementi di sensibilità prioritaria per la rete ecologica provinciale e che per questo motivo il piano ha come finalità la salvaguardia delle valenze naturalistiche ed ecosistemiche esistenti e la limitazione di ulteriori impatti critici da consumo di ambiente o da frammentazione.”*

A pag. 15 della NA del PTCP sono testualmente indicati ad impatto ambientale critico per le reti dei corridoi di collegamento ecologico primari planiziali:

- l'eliminazione complessiva di suolo fertile
- la realizzazione di nuove infrastrutture lineari stradali o ferroviarie di interesse sovracomunale come individuate nelle tavole P3a e P3b ricadenti in territorio rurale.

A pag. 16 viene specificato che *“qualora gli strumenti urbanistici comunali o i programmi di livello provinciale intendono ammettere interventi ad impatto ambientale e critico dovranno essere contestualmente previste opere per il mantenimento della continuità ecologica ed il corretto inserimento ambientale secondo gli indirizzi di cui all'allegato 3 NA”*. Tale allegato, al capitolo 8, contempla che nella programmazione e progettazione di opere stradali e ferroviarie, ove queste risultino interferenti con gli elementi funzionali della Rete Ecologica Provinciale, vengano adottati i seguenti provvedimenti:

- *prevedere specifiche soluzioni tecniche (tratti in viadotto, cavalcavia polivalenti ecc.) atte a mantenere condizioni sufficienti di permeabilità ecologica;*

- *realizzare ove opportuno corridoi ecologici secondari laterali anche con fasce arboreo-arbustive in grado, oltre al perseguimento di obiettivi di tipo paesaggistico ed ecologico, di contenere le emissioni da traffico.*

Il progetto della infrastruttura stradale prevede invece interventi di tipo generico non supportati da precisi approfondimenti che attestino la loro effettiva efficacia e rispondenza agli indirizzi di cui all'allegato 3 NA. Valga ad esempio, come già citato, l'estrema esiguità della cortina vegetale prevista per ampio tratto del lato ovest del tracciato stradale di progetto, del tutto inefficiente per poter svolgere la funzione di mantenimento della prescritta continuità ecologica.

Amici della Terra Reggio Emilia

L.A.C. Emilia Romagna

Legambiente montagna

Legambiente Reggio Emilia

Legambiente Val d'Enza

Lipu Emilia-Romagna

Pro Natura Reggio Emilia

Pro Natura Regionale

Salviamo il paesaggio Reggio Emilia

Università Verde Reggio Emilia

WWF Emilia centrale

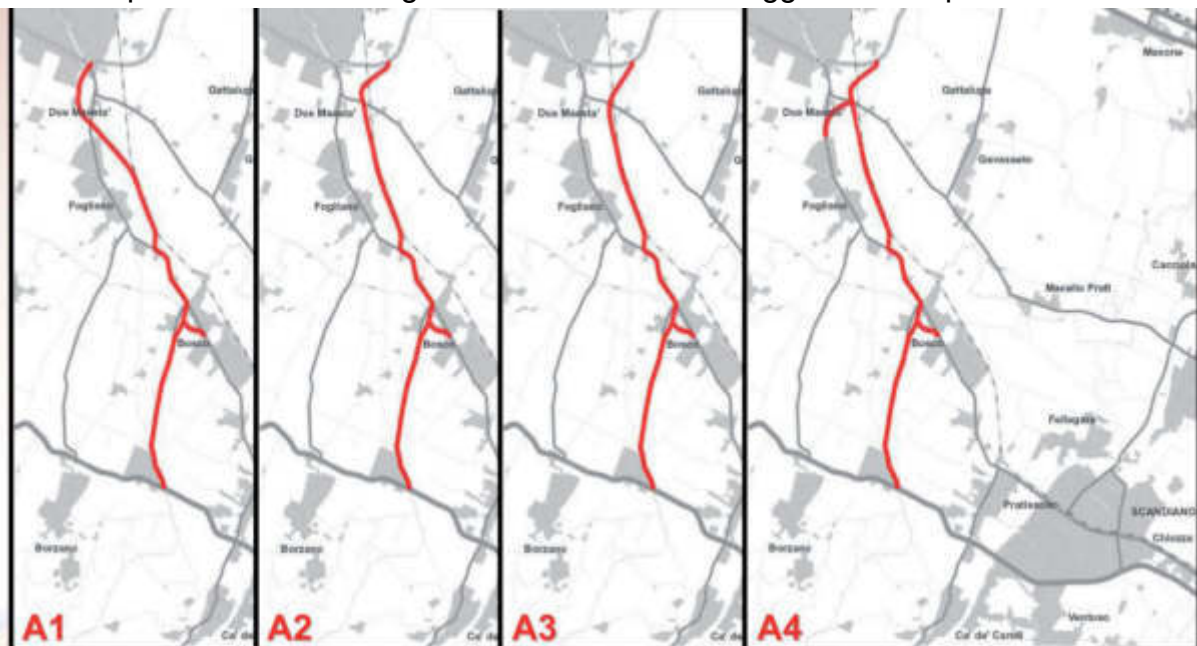


OSSERVAZIONI SUI CONTENUTI DELLO STUDIO DI VALUTAZIONE TRASPORTISTICA DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

A seguito dell'esame della documentazione inerente all'analisi trasportistica fornita in fase di progettazione definitiva, si riportano alcune considerazioni in merito ai contenuti riportati negli elaborati.

Si vuole in primis sottolineare come la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Reggio Emilia avessero già prodotto delle indagini trasportistiche preliminari andando ad individuare i possibili tracciati alternativi per poi redigere valutazioni economiche-trasportistiche su quello che potrebbe essere il miglior tracciato possibile.

I risultati preliminari dell'indagine della Provincia di Reggio Emilia riportava che:



(*ndr. tracciato carcere indicato con codice "1", tracciato ferrovia indicato con codici "2" e "3"*)

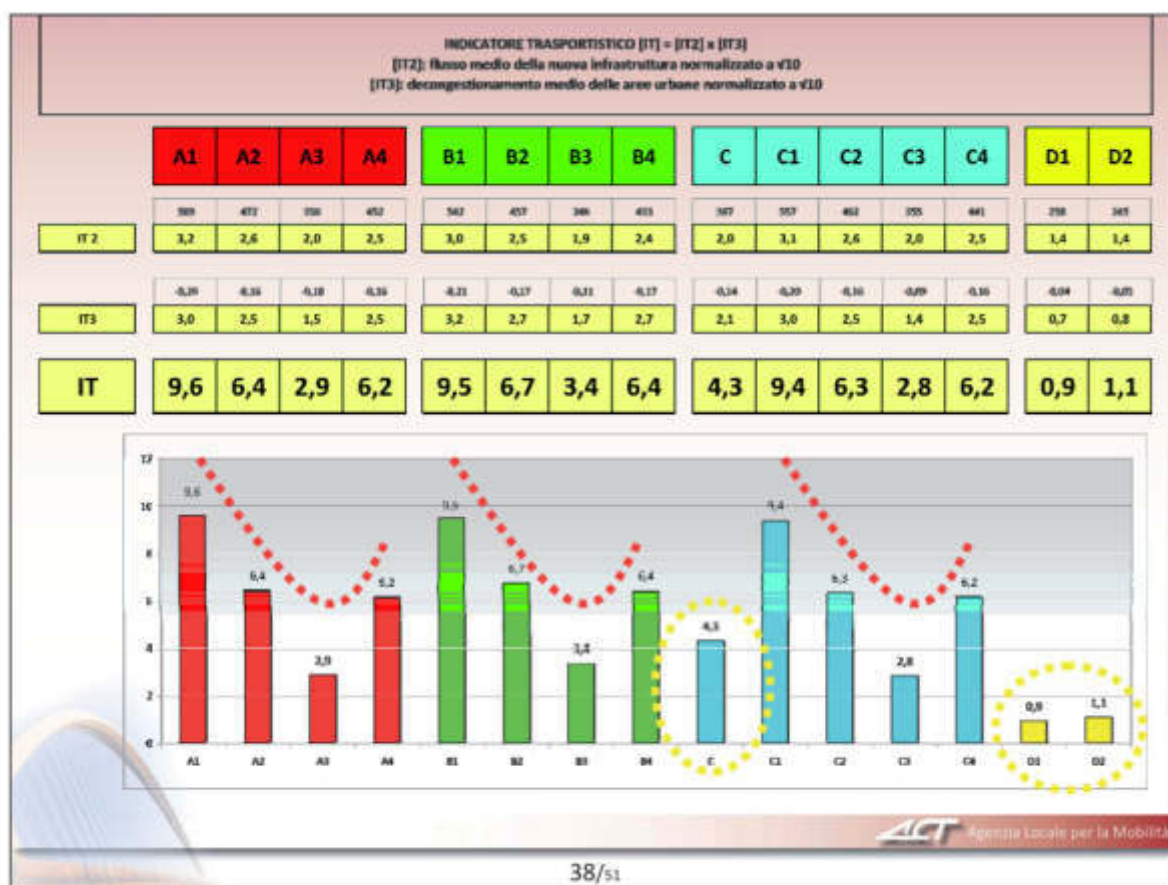
IT1 – A prescindere dal tracciato, la nuova infrastruttura non porta benefici significativi in termini di decongestionamento dell'intera area di studio [valore di congestione pari a 0,338]

IT2 – Le ipotesi di tracciato identificate con il numero 1 attirano più traffico delle altre ipotesi a prescindere dalla lettera.

A parità di domanda di mobilità, rispetto agli indicatori IT1, IT2 e IT3 calcolati sul traffico di attraversamento, le varianti numeriche 1 risultano essere quelle che mostrano i risultati migliori dal punto di vista trasportistico.

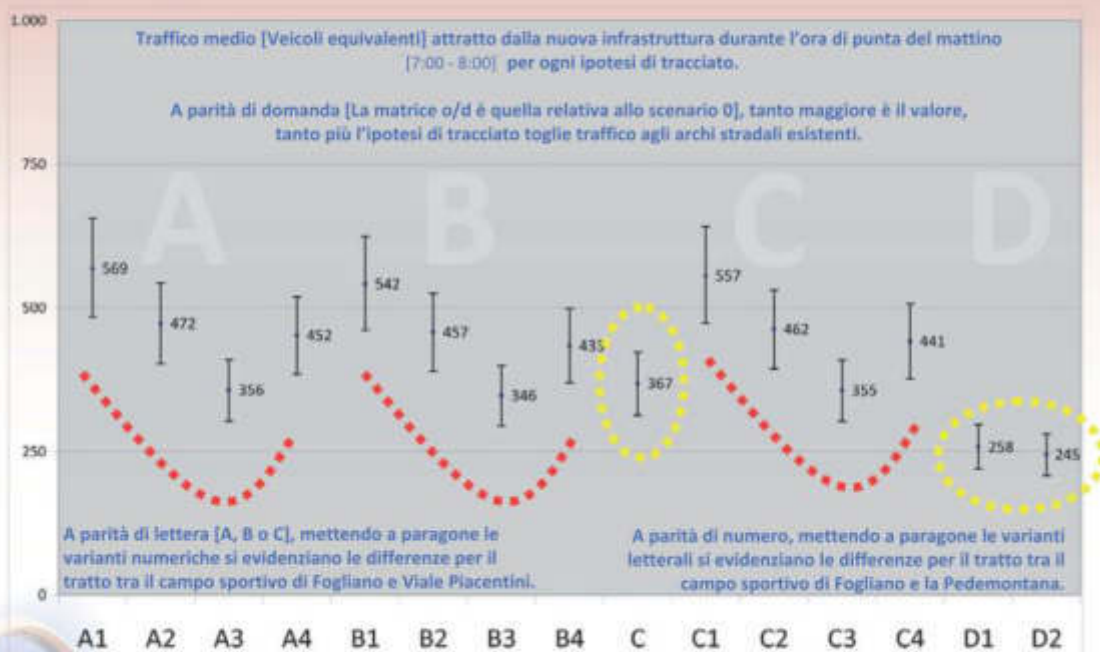
L'ipotesi B1 è quella che a paragone delle altre riesce meglio a coniugare l'obiettivo di "collegamento viario fra le esistenti arterie stradali" e di diminuzione dei flussi di traffico dagli abitati esistenti.

... si deduce che la tipologia 1 presenta le migliori performance rispetto all'indicatore "sociale", allontana cioè maggiori quantità di traffico dagli abitanti, sottolineando quindi che il grado di attrattività del traffico dalla rete viaria esistente, oltre che in termini di funzionalità dell'infrastruttura, ha significativa importanza nell'allontanare il traffico dagli abitati.



... le ipotesi di tracciato indicate dal numero 3, a paragone di quelle indicate con il numero 1,2,4 hanno valori significativamente più bassi dell'indicatore "sociale", indicando quindi che le ipotesi 3 hanno peggiori performance nell'allontanare i flussi di traffico dagli abitanti per il tratto del tracciato dal campo di calcio di Fogliano a Reggio.

IT2 – Funzionalità della nuova infrastruttura [Veq]



ACT Agenzia Locale per la Mobilità

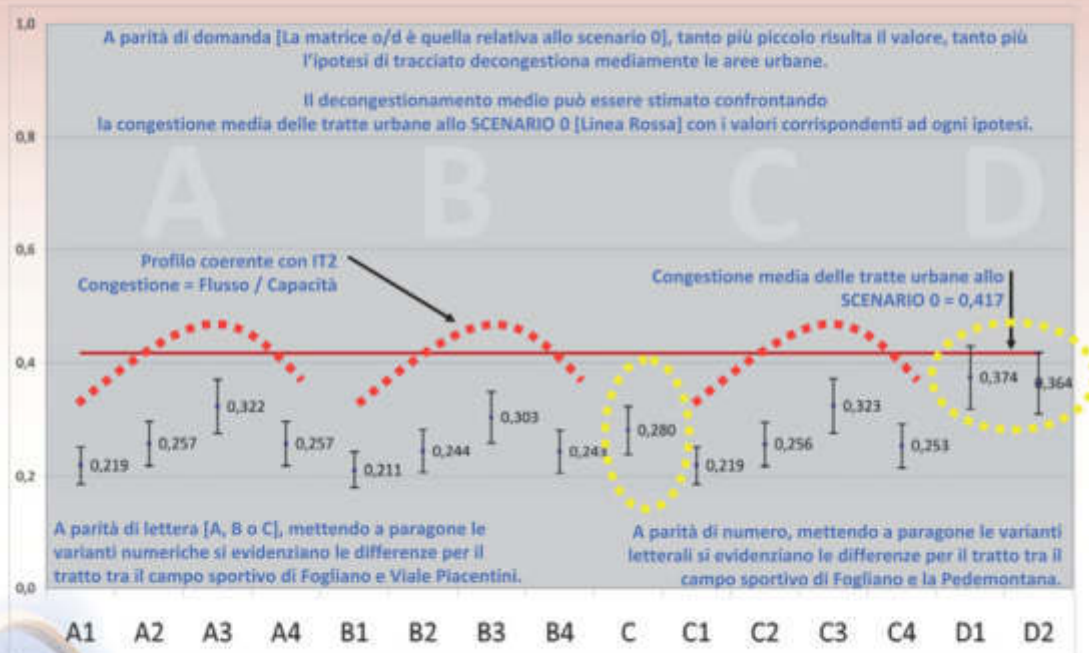
Sintesi “in pillole” dell’analisi trasportistica



- IT1** – A prescindere dal tracciato, la nuova infrastruttura non porta benefici significativi in termini di decongestionamento dell’intera area di studio [valore di congestione pari a 0,338]. [Cfr. slide 31].
- IT2** – Le ipotesi di tracciato identificate con il numero 1 attirano più traffico delle altre ipotesi a prescindere dalla lettera.
DESUNZIONE: il tratto da Fogliano Campo Sportivo a Viale Piacentini domina in termini di funzionalità rispetto al tratto da Fogliano Campo Sportivo alla Strada Pedemontana [Cfr. slide 32].
- IT3** – Coerente con IT2 [Cfr. slide 33].
- I risultati relativi alle ipotesi di tracciato 2 e 4 sono pressoché identici.
DESUNZIONE: la “bretellina” tra Via A. Frank e la SP467 non incide significativamente sulle performance trasportistiche della variante 2 rispetto alla 4.
[Nota benissimo: traffico di attraversamento e non traffico locale di Fogliano!].
- Le varianti numeriche 3, C, D1 e D2 non intercettando il traffico di attraversamento di alcune strade significative, non riescono a raggiungere risultati trasportistici sufficientemente performanti.
- A parità di domanda di mobilità, rispetto agli indicatori IT1, IT2 e IT3 calcolati sul traffico di attraversamento, le varianti numeriche 1 risultano essere quelle che mostrano i risultati migliori dal punto di vista trasportistico [Cfr. slide 38].

ACT Agenzia Locale per la Mobilità

IT3 – Decongestionamento delle tratte urbane



AGT Agenzia Locale per la Mobilità

Sintesi “in pillole” dell’indicatore sociale



Il valore negativo dell'indicatore per l'ipotesi C3 indica che per tale ipotesi di tracciato si ha un aumento, più che una diminuzione, dei flussi di traffico agli abitanti.

Le ipotesi di tracciato individuate con la sigla B (B1, B2 e B3) sono quelle che diminuiscono il flusso di traffico da un maggior numero di abitanti, rispetto a tutte le altre ipotesi.

L'ipotesi B1 è quella che a paragone delle altre riesce meglio a coniugare l'obiettivo di "collegamento viario fra le esistenti arterie stradali" e di diminuzione dei flussi di traffico dagli abitati esistenti.

L'andamento dell'indicatore tra le ipotesi di tracciato A e B, è analogo. Dal loro paragone si desume che per l'indicatore "sociale" passando dalle ipotesi di tracciato A a quelle B si ha un miglioramento di circa il 55%.

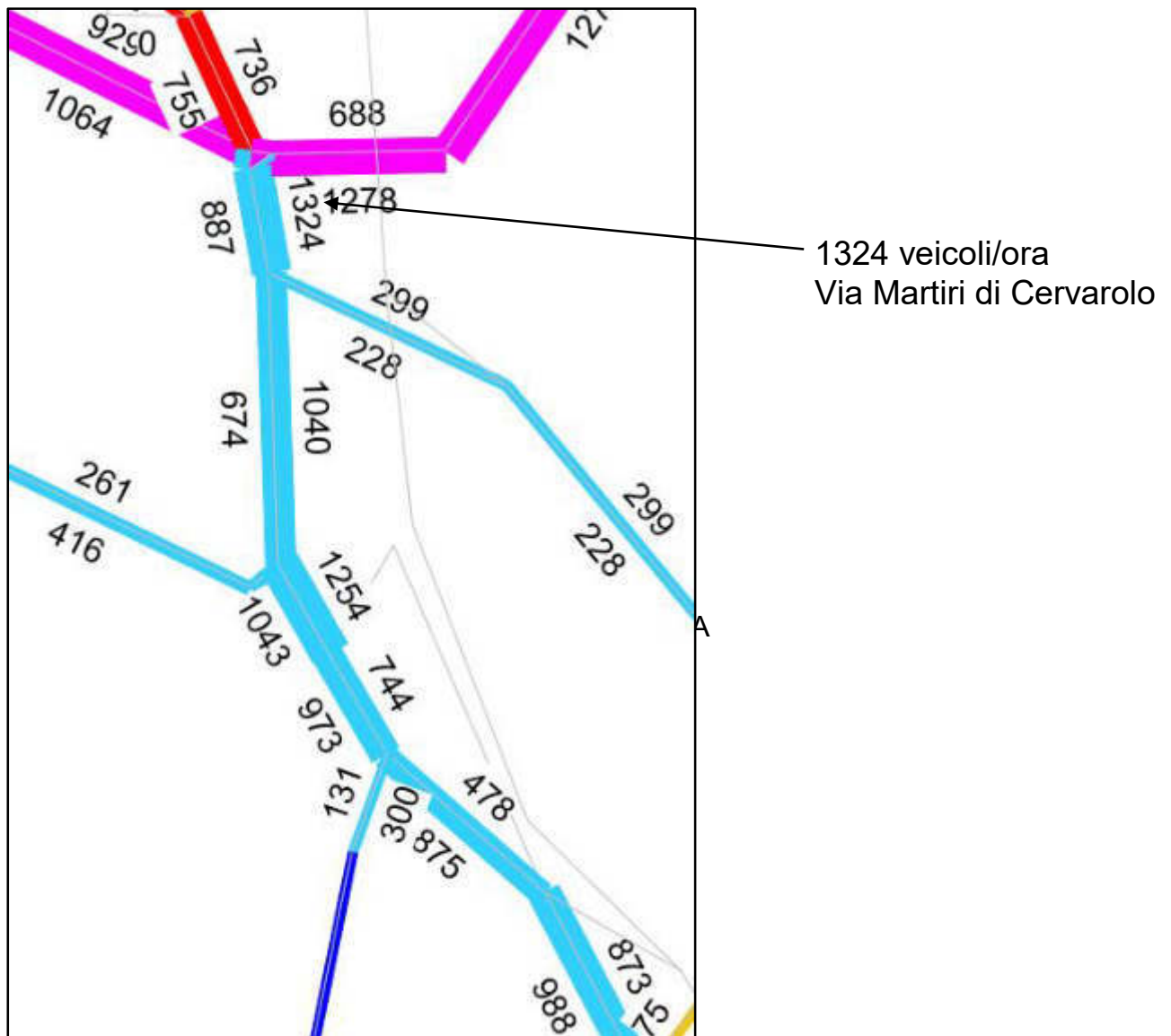
Mettendo a paragone il tracciato B3 con il B1 (ed analogamente il tracciato A3 con A1) e tenuto conto che i tracciati 1 e 3, sia della categoria A sia della categoria B, sostanzialmente rappresentano una variazione del tratto dal campo sportivo di Fogliano a Reggi Emilia, si deduce che la tipologia 1 presenta le migliori performance rispetto all'indicatore "sociale", allontana cioè maggiori quantità di traffico dagli abitanti, sottolineando quindi che il grado di attrattività del traffico dalla rete viaria esistente, oltre che in termini di funzionalità dell'infrastruttura, ha significativa importanza nell'allontanare il traffico dagli abitati.

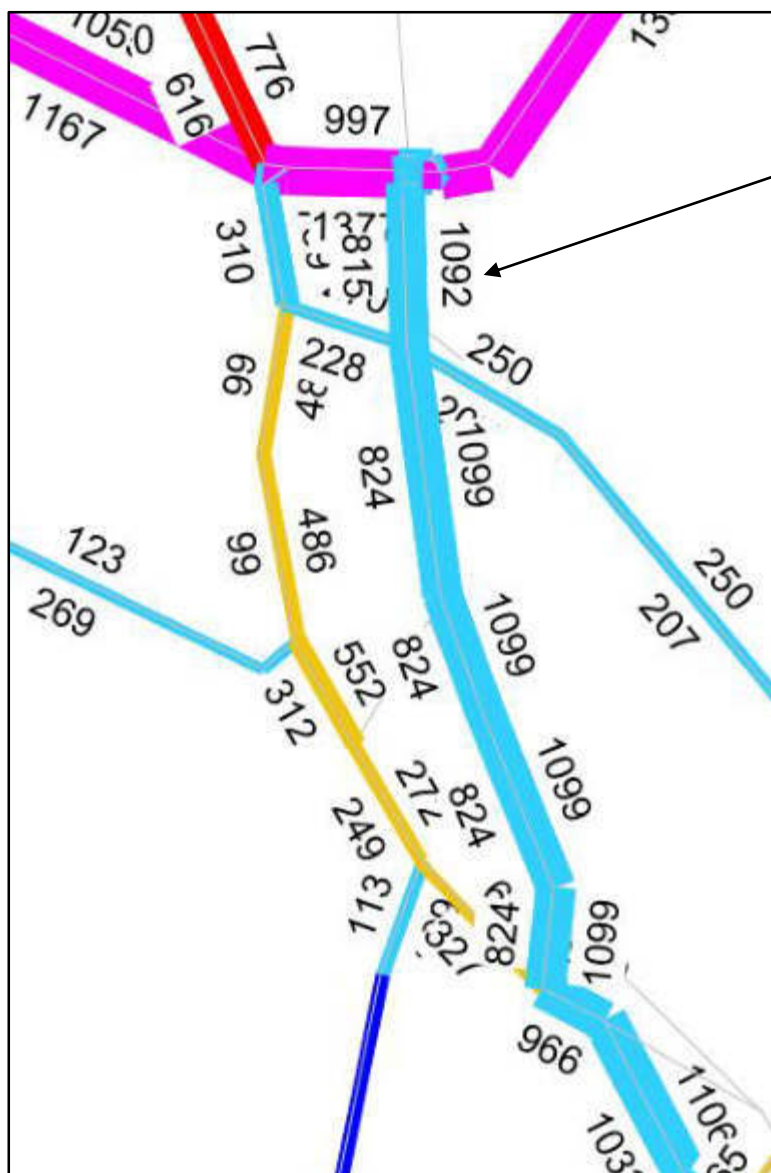
Per tutte le tipologie A, B e C, le ipotesi di tracciato indicate dal numero 3, a paragone di quelle indicate con il numero 1,2,4 hanno valori significativamente più bassi dell'indicatore "sociale", indicando quindi che le ipotesi 3 hanno peggiori performance nell'allontanare i flussi di traffico dagli abitanti per il tratto del tracciato dal campo di calcio di Fogliano a Reggio.

AGT Agenzia Locale per la Mobilità

La successiva valutazione preliminare trasportistica redatta dal Comune di Reggio Emilia nel 2014 riportava risultati sostanzialmente simili:

TRACCIATO ZERO: STATO DI FATTO





1092 veicoli/ora
Tracciato ferroviario

The diagram illustrates a complex network of connections between various nodes, represented by numbers. The nodes are color-coded and connected by lines of corresponding colors:

- Red Path:** Nodes include 9830, 723, 161, and 673.
- Magenta Path:** Nodes include 1049, 992, 996, 1319, 212, 182, 1030, 1030, 1030, 1030, 921, 1071, and 177.
- Cyan Path:** Nodes include 166, 305, 161, 360, 507, 278, 98, 126, 1020, and 177.
- Yellow Path:** Nodes include 161, 360, 507, 278, and 98.
- Blue Path:** Nodes include 98 and 126.

Two black arrows originate from the text above the diagram, pointing to specific nodes in the network:

- The first arrow points to node 161.
- The second arrow points to node 1030.

È prevista
l'intersezione con via
Enrico Fermi (SP467)

Tempi di percorrenza: Valuta il tempo impiegato per raggiungere ogni destinazione. Si calcola in due modi e cioè confrontando prima il tempo necessario per percorrere l'intera rete (Via Fermi, Via Martiri di Cervarolo, Via Frank, Via Casello Veneri e Via Piacentini) e poi con il tempo impiegato per percorrere Via Fermi – Via Martiri di Cervarolo dal punto previsto per l'innesto con la nuova viabilità fino a Via Piacentini confrontandolo con il tempo previsto per percorrere la nuova viabilità. I dati ottenuti permettono di calcolare l'eventuale risparmio di tempo o le sofferenze che si possono verificare.

Le tabelle indicano tempi di percorrenza sull'intera rete di 35 secondi circa per il tracciato "0" che scendono a 24 secondi per i corridoi "A", "B" e "D" e a 25 secondi per il corridoio "C". Si può quindi sostenere che le soluzioni di progetto apportano una miglioria generale sui tempi di percorrenza degli archi viabili presi in considerazione. Estrahendo poi i dati relativi a Via Fermi – Via Martiri di Cervarolo e confrontandoli con la viabilità di progetto si ottengono le seguenti tabelle:

I dati ottenuti indicano un tempo di percorrenza di oltre 13 secondi per Via Fermi – Via Martiri di Cervarolo per il tracciato "0" che scendono a 7 secondi per il corridoio "C" (con un miglioramento del 46%) e a 5 secondi per i corridoi "A", "B" e "D" (con un miglioramento del 65%).

Funzionalità nuova strada: Valuta il richiamo del nuovo tracciato e cioè il numero di veicoli che la nuova struttura riesce ad attrarre. Si calcola sommando per ogni scenario i veicoli che entrano e che escono dall'area interessata dall'intervento intesa come area ristretta composta da Via Fermi, Via Martiri di Cervarolo, Via Frank, Via Casello Veneri e Via Bersane. Il numero dei veicoli transitanti sulla rete viabile permette di capire quanto essa sia attrattiva.

| | In Entrata | In Uscita | Totale |
|-------------------------|------------|-----------|--------|
| Tracciato "0" | 3029 | 2959 | 5988 |
| Corridoio "C" | 3086 | 3098 | 6184 |
| Corridoi "A", "B" e "D" | 3286 | 3322 | 6607 |

Traffico gravante sulla rete ristretta risultante dal modello viabilistico.

I dati mettono in evidenza una buona attrattività dei Corridoi "A", "B" e "D" con aumento del volume di traffico del 10,33% mentre il corridoio "C" determina un aumento di attrattività del 3,27% e quindi più contenuto.

| | 0 | C | A B D |
|------------------|-------------|-------------|-------------|
| pop 100 m*veicKm | 2.271.146,4 | 1.251.197,9 | 1.218.781,3 |

| | 0 | C | A B D |
|------------------|------|--------|--------|
| pop 100 m*veicKm | 0,0% | -44,9% | -46,3% |

ed esprimono il calo di abitanti esposti per veicoli per km. E' evidente come gli scenari "A", "B" e "D" rendano un calo maggiore di popolazione esposta nella fascia di 100 ml e quindi sono da preferirsi rispetto allo scenario "C".

Da quanto sopra riportato si evidenzia come esista almeno un'alternativa reale di tracciato che rimanga all'esterno della ZSC.

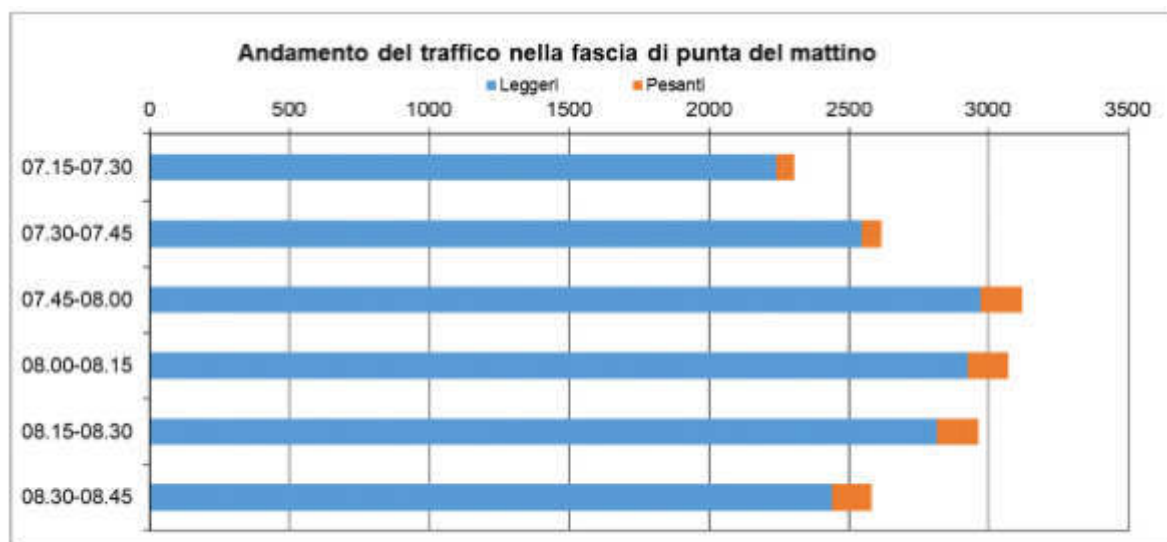
Relativamente al documento PDXXRT01_VALUTAZIONE TRASPORTISTICA_20_5010, si nota come a pagina 7 si evidenzi che la tipologia di traffico presente sulla viabilità esistente sia prettamente di tipo leggero con una poco rilevante quota di traffico classificato di tipo pesante, sia per il traffico di punta del mattino, sia per il traffico di punta della sera.

Dal Sistema regionale MTS (Monitoraggio Traffico Stradale) di rilevazione dei flussi di traffico, che monitora una serie di sezioni stradali nell'intorno di Reggio Emilia e sulle sue tangenziali, sono in particolare riportati nel PUMS i valori relativi alle seguenti sezioni :

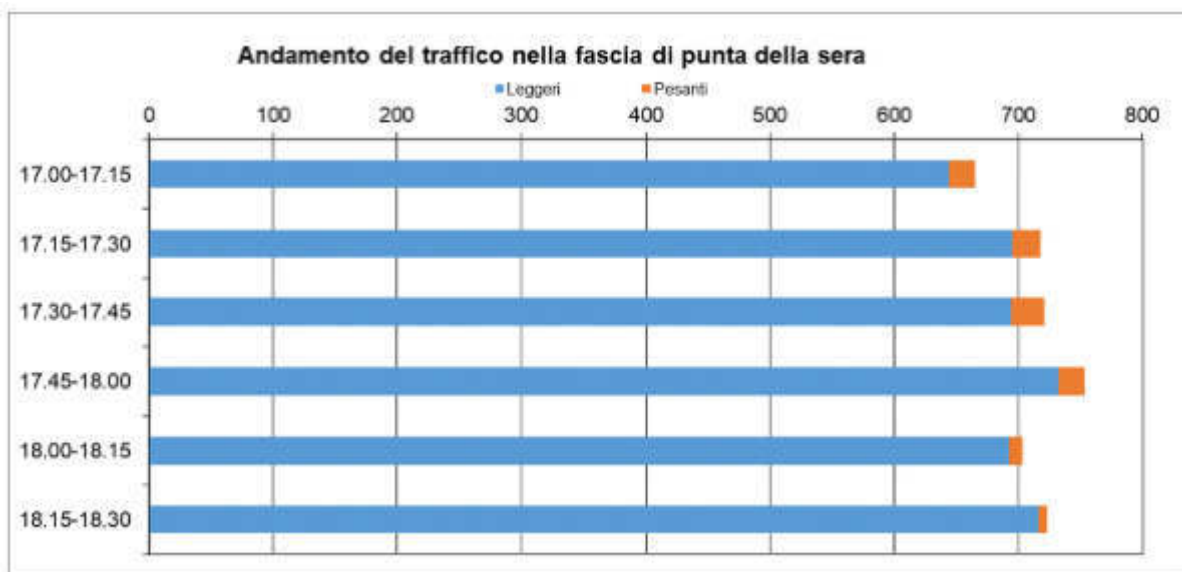
- Sez. 139 : SP467 tra Fogliano e località Pratissolo
- Sez. 670 : SP114 fra la rotatoria SP 114/viale Parisoli e la rotatoria con la SP467

| Postazione | Strada | Ultimo anno di rilievo | Giornaliero medio | Quota pesanti | Giornaliero medio festivo | Giornaliero medio festivo | Rapp. festivo/feriale |
|------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------|---------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 139 | SP 467/R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano) | 2016 | 16.145 | 3,1% | 17.306 | 13.306 | 76,9% |
| 670 | SP 114 dalla rotatoria SP 114/viale Parisoli alla rotatoria SP467 | 2016 | 13.357 | 4,0% | --- | --- | --- |

Per la sezione 139 (sulla SP467) è anche riportato l'andamento negli ultimi anni dei flussi giornalieri medi; andamento che indica una sostanziale stabilità del flusso negli anni.

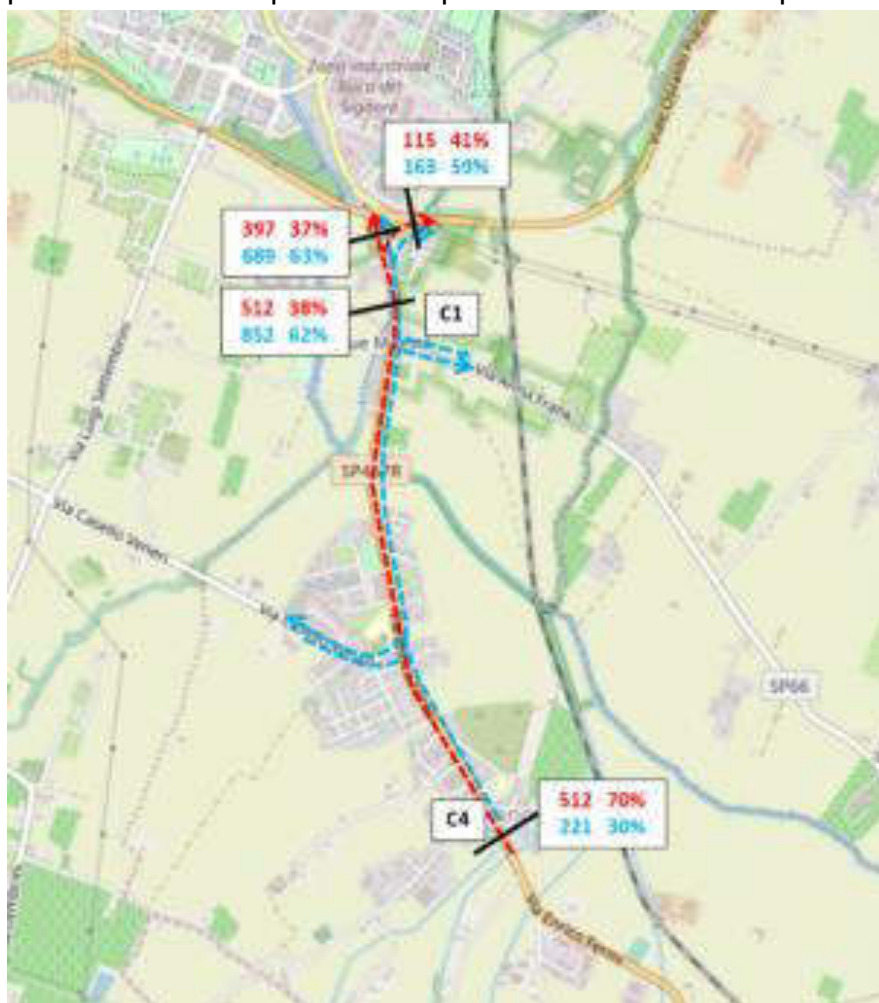


Andamento del traffico - mattino



Andamento del traffico - sera

A pagina 12 e 13 del documento si evidenzia che il traffico maggiormente rilevante è quello del mattino verso nord e in modo minore la sera verso sud; mentre a pagina 16 si evidenzia che il traffico generato da Fogliano dall'abitato stesso risulta particolarmente importante in quanto fa aumentare la quota traffico di un 385%



| | Flusso totale | Flusso di attraversamento | Flusso non di attraversamento |
|------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|
| Sezione C4 | 733 | 512 | 221 |
| | | 70% | 30% |
| Sezione C1 | 1364 | 512 | 852 |
| | | 38% | 62% |

| | Flusso totale | Flusso di attraversamento | Flusso non di attraversamento |
|-------------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|
| Ingresso in rotatoria | 1086 | 397 | 689 |
| | | 37% | 63% |
| Svolta a destra in viale Piacentini | 278 | 115 | 163 |
| | | 41% | 59% |

Infatti, a pagina 24 del documento si riporta che i valori dei veicoli equivalenti generati sono pari a 537 auto/hp.



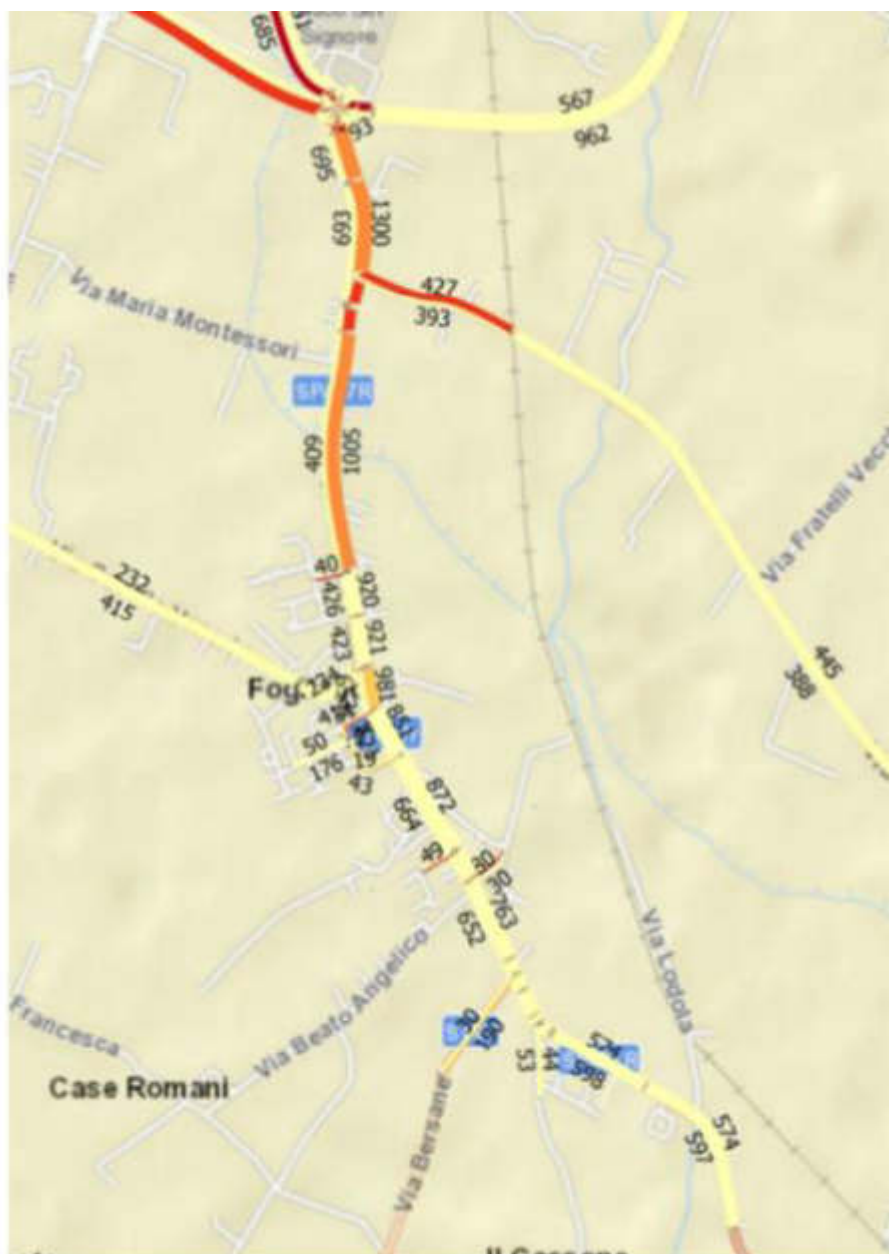
Zone di Due Maestà



Zone di Fogliano

Popolazione residente e stima delle auto generate in ora di punta del mattino

Considerando che a pagina 26 del documento si schematizzano i valori delle auto/hp per tratto viabilistico, si conferma ulteriormente che l'abitato di Fogliano genera una quantità di traffico equivalente al traffico di attraversamento che si vuole togliere dalla viabilità ordinaria.

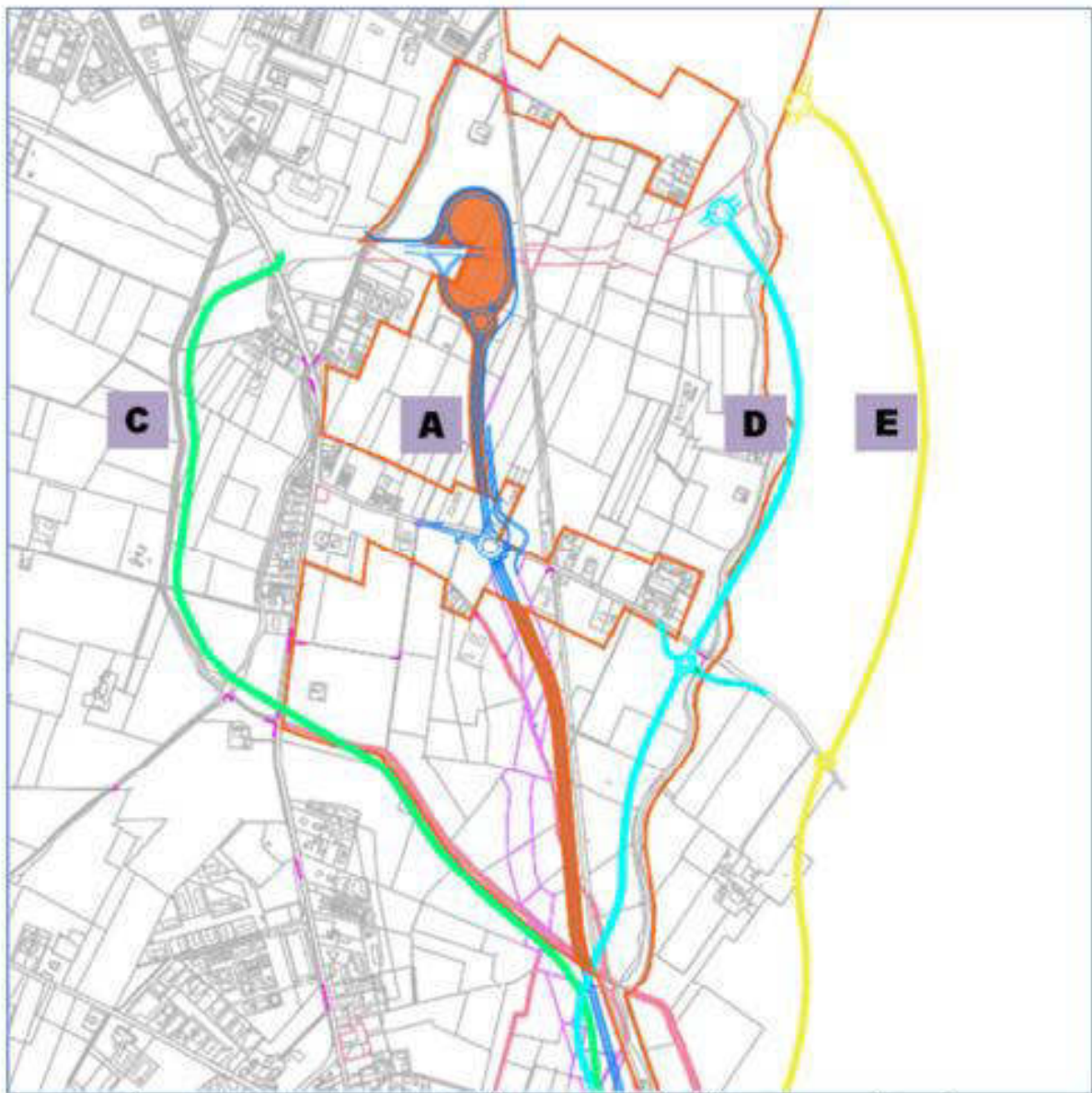


Stato di fatto – Flussogramma dell'ora di punta del mattino riportante i flussi veicolari (etichette) e il grado di congestione (colore)

Di conseguenza si ritiene che la soluzione più coerente ed efficace risulterebbe quella che consente di accogliere il più possibile sia il traffico di attraversamento sia il traffico generato dall'abitato di Fogliano stesso.

Si ritiene quindi utile che gli studi sui possibili tracciati alternativi, obbligatori in caso di attraversamento di una ZSC siano finalizzati a scegliere il tracciato che fornisce i valori trasportistici migliori sia per l'abitato di Fogliano sia per l'abitato di Due Maestà. Infatti, si ritiene che la progettazione trasportistica della nuova tangenziale debba riguardare sia l'abitato di Fogliano sia l'abitato di Due Maestà posto tra la rotonda di via Anna Frank e la Tangenziale Sud-via Piacentini.

All'interno del documento presentato dalla Provincia di Reggio Emilia, sono riportate due ipotesi di tracciato alternative e che portano a risultati trasportistici differenti

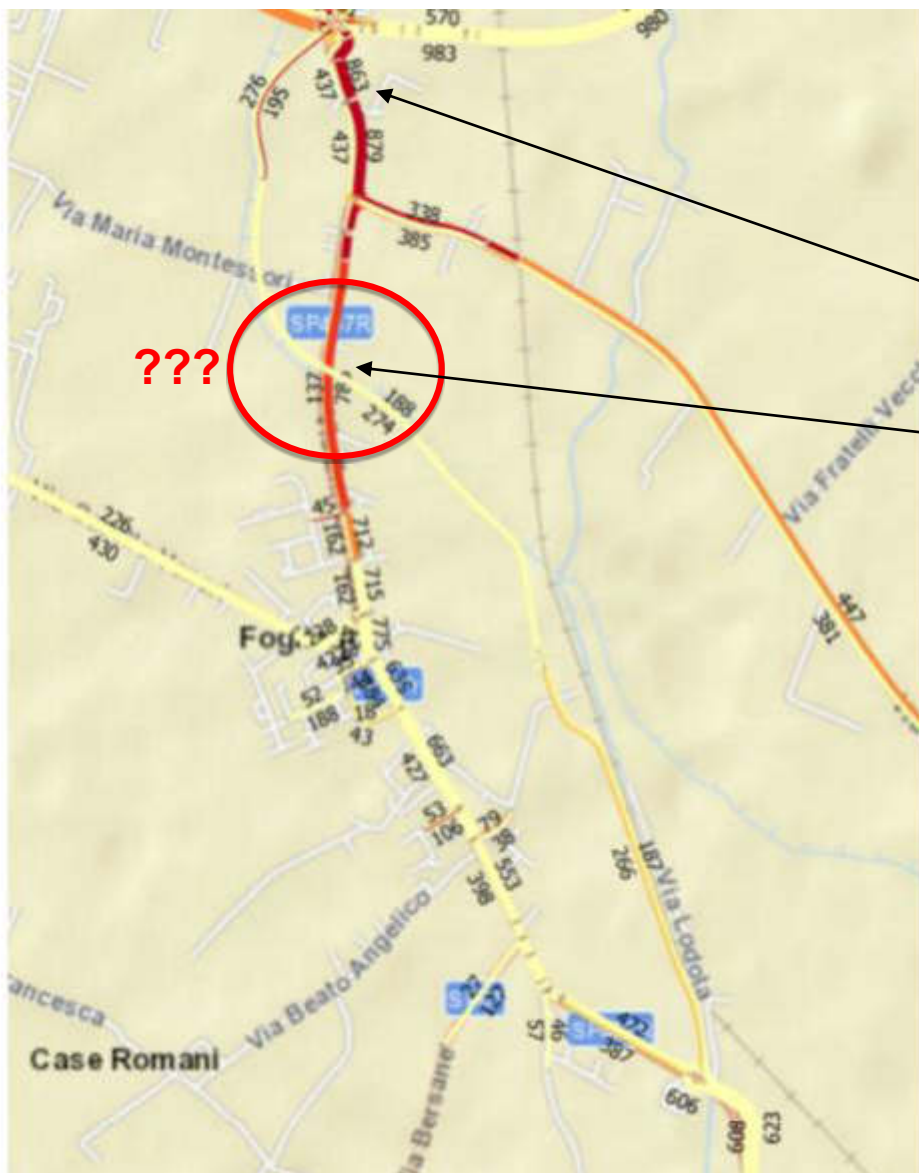


Schema dei diversi tracciati della tratta nord della Variante di Fogliano

A pagina 34 del documento viene riportata l'analisi trasportistica del tracciato denominato A (progetto) che non interseca mai la SP 467 innestandosi direttamente sull'attuale tangenziale sud



Mentre a pagina 38 del documento si riporta l'analisi trasportistica del tracciato denominato C (Carcere) che teoricamente interseca l'attuale SP 467 a nord dell'abitato di Fogliano per poi innestarsi sull'attuale rotatoria tra la tangenziale sud e la SP 467 stessa.



Il traffico generato dall'abitato di Fogliano continua a gravare su via Martiri di Cervarolo in quanto non è prevista l'intersezione con via Enrico Fermi

Si trova quantomeno curioso il fatto che nell'indagine prodotta non si sia considerata alcuna connessione con l'attuale SP 467 e si sia considerato un sovrappasso/sottopasso generico non ben definito. Come evidenziato anche in precedenza l'ipotesi studiata non intercetta la SP 467.

Mancanza di intersezione confermata anche nella tabella di pagina 31 del documento.

| Nodo/asse della Variante | Caratteristica | Alternativa A | Alternativa A' | Alternativa C | Alternativa D | Alternativa E |
|-----------------------------------------|----------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Connessione con la Tangenziale sud /est | Posizione | Ad ovest del sottopasso alla ferrovia | Ad ovest del sottopasso alla ferrovia | Attuale nodo Tangenziale/SP467 | Ad nord/est del sottopasso alla ferrovia, in prossimità del torrente Rodano | Ad nord/est del sottopasso alla ferrovia, oltre il torrente Rodano. |
| | Tipologia | Svincolo a due livelli | Svincolo a due livelli | Rotatoria (adeguamento di quella esistente) | Rotatoria | Rotatoria |
| Connessione con via A. Frank | Posizione | Ad ovest del p.l. | Ad ovest del p.l. | --- | Ad est del p.l. | Ad est del p.l. |
| | Tipologia | Rotatoria | Rotatoria | --- | Rotatoria | Rotatoria |
| Interferenza con la linea ferroviaria | | --- | --- | --- | Sovra/sottopasso | Sovra/sottopasso |
| Collegamento intermedio con SP467 | | --- | Si | --- | --- | --- |
| Connessione sud con SP467 | Posizione | In prossimità del torrente Lodola | In prossimità del torrente Lodola | In prossimità del torrente Lodola | In prossimità del torrente Lodola | In prossimità del torrente Lodola |
| | Tipologia | Rotatoria | Rotatoria | Rotatoria | Rotatoria | Rotatoria |

Si considera curiosa questa scelta di non prevedere nessuna intersezione con la SP 467 per il tracciato C (Carcere) in quanto questa ipotesi di tracciato sarebbe quella che più di tutte le altre consentirebbe di intercettare anche il traffico generato dall'abitato di Fogliano che come già detto in precedenza, e riportato nel documento in più punti, genera la maggior parte di traffico che congestiona l'attuale SP 467.

Si trova ragionevole affermare che l'assenza di una connessione con la SP 467 in quel punto porti a risultati trasportistici non premianti e sicuramente peggiorativi rispetto alla situazione dello stato di fatto.

Riprendendo le premesse fatte in precedenza, si evidenzia che le indagini trasportistiche preliminari svolte dalla Provincia di Reggio Emilia e dal Comune di Reggio Emilia, avevano indagato le stesse ipotesi di tracciato. In quelle analisi l'ipotesi C (Carcere) presentava un'intersezione con la SP 467 e i risultati erano migliori o simili rispetto a quelli dell'ipotesi A (progetto).

Ulteriore punto di rilevanza si ritiene essere il fatto che ad oggi, a partire dal piano regolatore del 1999 fino al PSC attuale del Comune di Reggio Emilia sia sempre stata considerata un'ipotesi di tracciato che prevede un innesto con l'attuale SP 467 così come indicato nell'ipotesi trasportistica C (Carcere).

La richiesta che si fa con il presente documento è quindi quella di:

- **Rivalutare l'ipotesi trasportistica C considerando l'intersezione con rotatoria tra la nuova tangenziale e la SP 467**

Infatti, tale ipotesi di tracciato, completamente progettato all'esterno dell'area ZSC "IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo" consentirebbe senza ombra di dubbio la possibilità di una eventuale realizzazione a stralci dell'infrastruttura alleviando non poco la pressione economica dell'intervento, consentendo alle amministrazioni pubbliche l'impegno di somme di denaro più dilazionato nel tempo.

Un'ipotesi di intervento a stralci consentirebbe inoltre di scegliere quale stralcio eseguire dando la possibilità di favorire il tratto che offrirebbe l'alleggerimento del tratto ad oggi più congestionato



Stato di fatto – Flussogramma dell'ora di punta del mattino riportante i flussi veicolari (etichette) e il grado di congestione (colore)

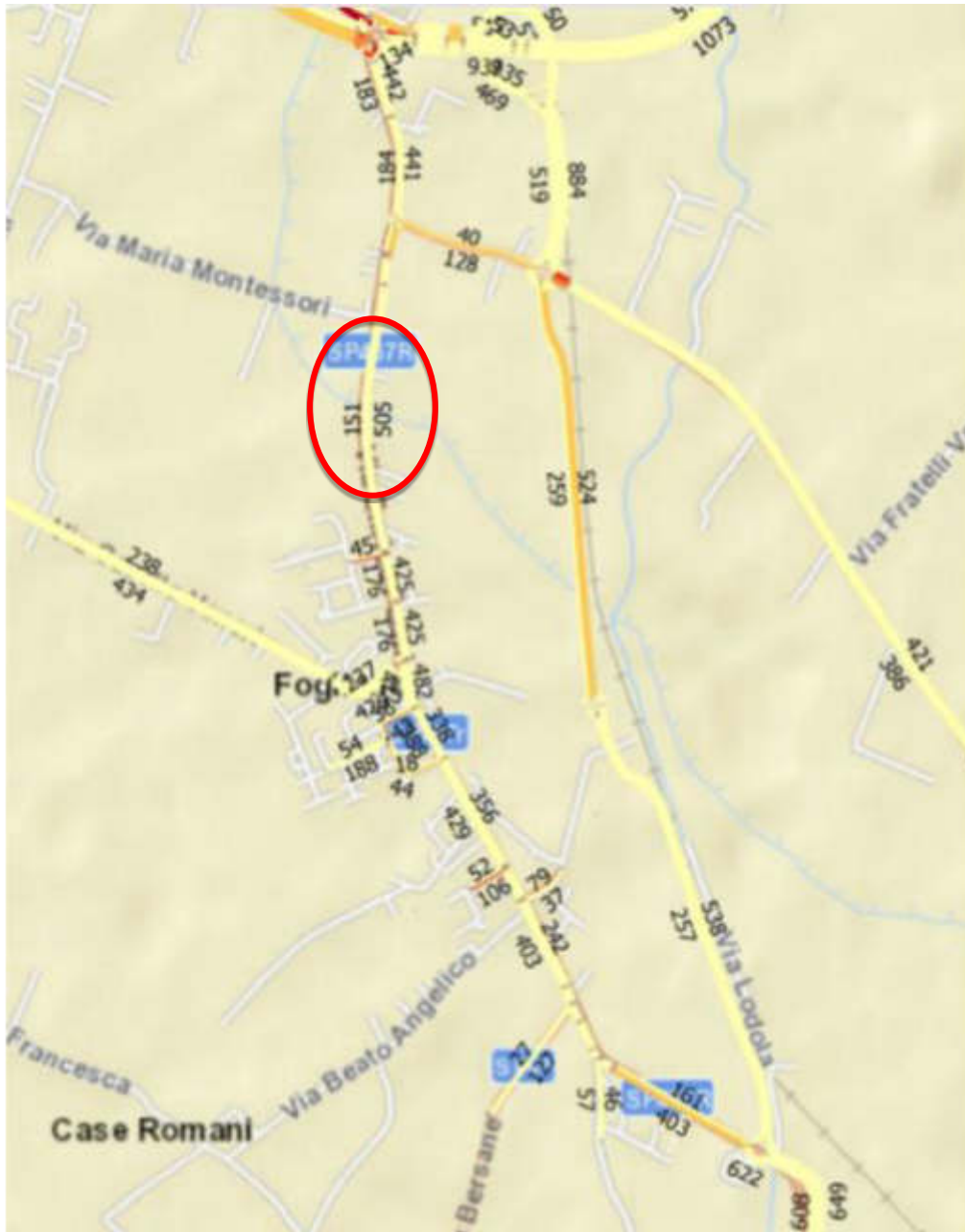


Inoltre, l'ipotesi di tracciato C (Carcere), può portare allo studio di un'ulteriore variante progettuale legata all'innesto della nuova viabilità sull'attuale rotatoria su via Piacentini; si ritiene che si potrebbe valutare la chiusura dell'innesto della SP 467 a favore della sola nuova infrastruttura per garantire l'utilizzo del nuovo asse viario.



Tale ipotesi comporterebbe, da un lato un piccolo disagio per gli abitanti di Due Maestà dovuto dal fatto che dovrebbero raggiungere la nuova rotatoria sulla SP 467 per poi ritornare verso le loro abitazioni, da un lato un miglioramento evidente dovuto dall'eliminazione totale del traffico di attraversamento, sia esso generato dall'abitato di Fogliano, sia esso generato da paesi e città più distanti.

Analizzando invece il tracciato A (Progetto) oggetto della progettazione definitiva della Provincia di Reggio Emilia, si rileva senza ombra di dubbio che è un percorso che non intercetta in alcun modo il traffico generato dall'abitato di Fogliano.



Anche nell'ipotesi A(Progetto), con una connessione con la nuova tangenziale dal centro dell'abitato di Fogliano (non prevista in progetto ma lasciata come ipotesi futura), il traffico generato dall'abitato stesso non userà la nuova tangenziale.

Stralcio di pagina 36 del documento

Per la risoluzione di tale criticità si riportano alcune possibili alternative tra cui quella di realizzare una variante di svolta a destra per chi da via Anna Frank deve recarsi verso la tangenziale sud e la realizzazione di un sottopasso al posto del passaggio a livello attuale.

Un'alternativa sarebbe anche quella di chiudere direttamente il passaggio a livello a favore di un potenziamento di un sistema di trasporto su rotaia maggiormente efficiente, ma ciò renderebbe ulteriormente inutile la realizzazione del tracciato A (Progetto).

Risoluzione completa e definitiva a questo problema può derivare dalla realizzazione di un sottopasso alla ferrovia lungo via A. Frank; in questo caso sarà necessario prevedere una distanza di almeno 100 m. fra la sede ferroviaria e il margine della nuova rotatoria, per inserire la rampa di risalita del sottopasso.

Naturalmente la realizzazione di un sottopasso e l'eliminazione del p.l. porta, oltre ad un beneficio in termini di fluidificazione del traffico sull'asse di via A. Frank, anche un beneficio in termini di azzeramento dei rischi di incidente che ogni p.l. comporta.

Stralcio di pagina 37 del documento

La soluzione di un sottopasso in prossimità di tale passaggio a livello è inoltre stata già segnalata da FER con richiesta di integrazione del 15.01.2021 all'interno della quale fa presente che tra FER e il Comune di Reggio Emilia esista già un accordo, sottoscritto il 12/12/2020, relativo alla progettazione di un sottopasso in prossimità del passaggio a livello di via Anna Frank.

In relazione all'oggetto, si riscontra la nota a margine per segnalare che tra FER, Comune di Reggio Emilia e Regione Emilia Romagna è stato approvato un Protocollo di intesa che prevede la soppressione del passaggio

a livello di Via Anna Frank, che si trova al margine del tracciato della nuova Tangenziale di Fogliano.

Più precisamente l'intervento per la soppressione di detto PL è contemplato nel "Protocollo di intesa tra Comune di Reggio Emilia, Ferrovie Emilia Romagna srl e Regione Emilia Romagna [...]" che è già stato approvato sia dalla Regione ER (con Delibera di Giunta Regionale n° 1656 del 16/11/2020) sia dal Comune di Reggio Emilia (con atto ID 197 del 10/12/2020) e che prevede testualmente: "l'intervento consiste nella realizzazione di sottopasso come da relativa soluzione ipotizzata nel documento di fattibilità delle alternative progettuali redatto dal Comune di Reggio Emilia (Allegato n° 1 alla presente convenzione), soluzione progettuale da sviluppare e risolvere nell'ambito dell'intervento della c.d. Tangenziale di Fogliano".

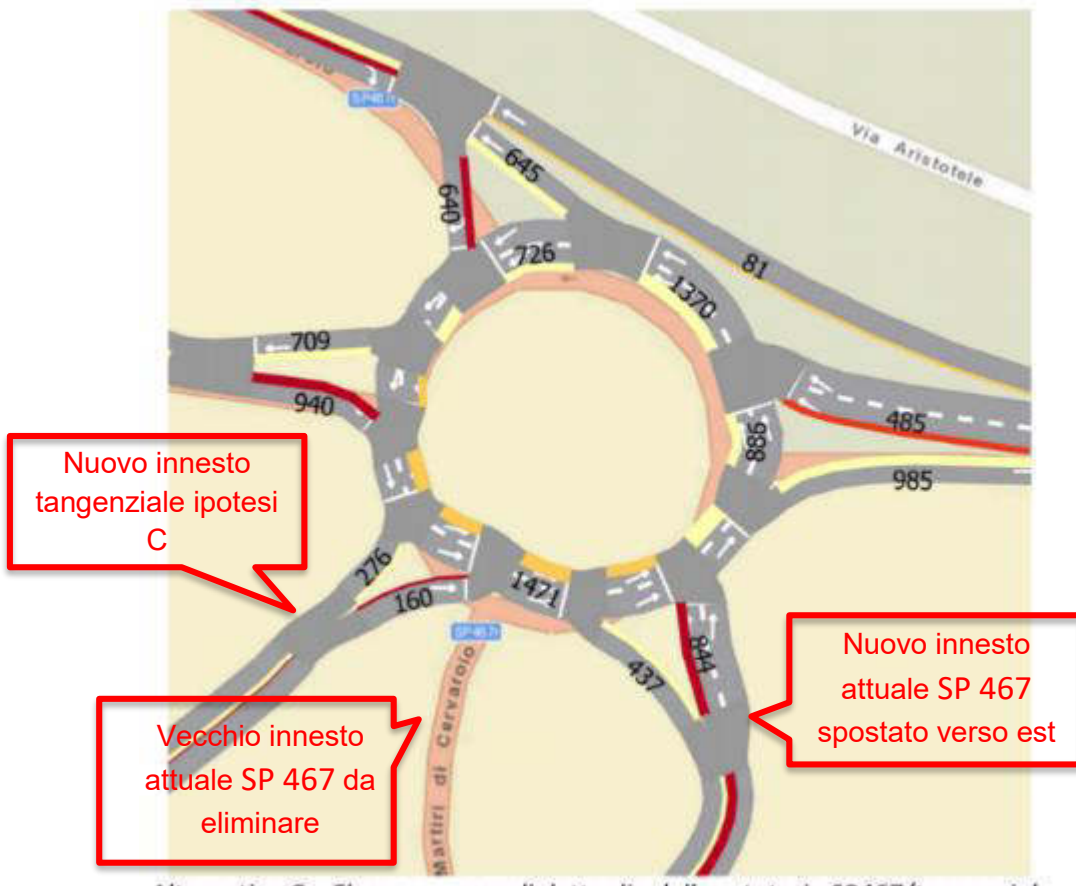
Premesso quanto sopra, con la presente si segnala che la documentazione progettuale pubblicata non contempla elaborati relativi alla soppressione del Passaggio a Livello su VIA ANNA FRANK (n. 19, progr. Km 17+740 della linea ferroviaria Reggio Emilia – Sassuolo), ed è quindi necessario che la stessa sia integrata da documentazione progettuale fino almeno ad un livello di Studio di Fattibilità Tecnico Economica.

Invece, nel progetto definitivo delle opere stradali non si prevede in alcun modo la realizzazione di una svolta a destra sulla nuova rotatoria di via Anna Frank o del sottopasso in prossimità del passaggio a livello; di fatto la progettazione definitiva non sembra risolvere il problema legato alla vicinanza tra la nuova rotatoria su via Anna Frank e l'esistente passaggio a livello.

1. Osservazione sulla modifica alla rotatoria su via Piacentini

Si produce un'analisi in merito alla possibilità di realizzare una modifica all'attuale rotonda su via Piacentini per rendere funzionale l'ipotesi del tracciato denominato C (Carcere).

Premettiamo che già nell'analisi trasportistica depositata, viene individuato un possibile intervento su tale rotonda in modo tale da rendere realizzabile il tracciato denominato C(Carcere).



Analizzando la foto aerea dell'area si nota come tale ipotesi sia assolutamente praticabile



Tale ipotesi, oltre ad essere obiettivamente fattibile e realizzabile, ha anche il vantaggio di non interferire con la viabilità esistente in quanto si possono realizzare i nuovi tratti stradali di innesto senza interrompere il flusso del traffico attuale e realizzare la modifica dei percorsi solo al termine dei lavori delle nuove bretelle.

- Primo intervento la realizzazione della nuova immissione dell'attuale SP 467 spostandola verso est
- Chiusura del vecchio innesto dell'attuale SP 467 in quanto operativo il nuovo tracciato traslato
- Realizzazione innesto nuova tangenziale ipotesi C

Dal punto di vista trasportistico, le valutazioni riportate nell'analisi depositata, non possono essere prese in considerazione in quanto i flussi indicati sono il frutto della non presenza di una rotonda di intersezione alle porte dell'abitato di Fogliano; infatti l'assenza di tale rotonda rende poco utilizzato il nuovo tracciato e di conseguenza il traffico che verrebbe riversato sulla rotonda con via Piacentini risulta molto diverso dal traffico che si riverserebbe sulla tangenziale se fosse presente la rotonda sulla SP 467 poco fuori l'abitato di Fogliano.

Nelle stesse valutazioni svolte dalla Provincia di Reggio Emilia nel 2014, la modifica della rotatoria su via Piacentini era fattibile e portava risultati che confermavano la maggiore attrattività del tracciato C (Carcere) con l'ipotesi di una rotatoria anche poco fuori dell'abitato di Fogliano.

2. Osservazione sulle ipotesi di stralci funzionali per il tracciato A (Progetto)

Se non si dovesse disporre dell'importo necessario per realizzare l'intera infrastruttura in quanto sono finanziati 10 mln € su 13,5 mln € necessari, l'ipotesi di uno stralcio funzionale che interrompa l'infrastruttura su via Anna Frank sarebbe deleterio per via Anna Frank stessa. Questa strada di soli 5 metri di larghezza sarebbe sovraccaricata con quasi mille veicoli ora.



3. Osservazione sulle valutazioni economiche

Il tracciato A (ferrovia) presenta un costo complessivo di 13,15 mln €.

Il tracciato C (Carcere) presenta riduzioni di costo di -0,52 mln € per minori superfici espropriate a parità di superficie ai bordi dell'infrastruttura in particolare per la non necessità di sconfinare a nord di via Piacentini e per l'interessamento di aree già pubbliche.

Il tracciato C (Carcere) presenta riduzioni di costo di -1,25 mln € alla non realizzazione del sovrappasso su via Piacentini, relativi rami di innesto, rotatoria annessa e collegamento bypass all'attuale rotatoria su via Martiri di Cervarolo. Questo differenziale di costo include il già il maggior onere per la modifica-ampliamento della rotatoria attuale via piacentini-via Martiri di Cervarolo.

Si ritiene che espropriando una superficie inferiore, vi sia una ridotta possibilità di contenzioso, queste cifre a disposizione potranno pertanto compensare il costo aggiuntivo per la modifica progettuale del tracciato.

Pertanto, il tracciato carcere risulta avere un costo complessivo di 11,38 mln €, inferiore di -1,77 mln € rispetto al tracciato ferrovia.

Amici della Terra Reggio Emilia

L.A.C. Emilia Romagna

Legambiente montagna

Legambiente Reggio Emilia

Legambiente Val d'Enza

Lipu Emilia-Romagna

Pro Natura Reggio Emilia

Pro Natura Regionale

Salviamo il paesaggio Reggio Emilia

Università Verde Reggio Emilia

WWF Emilia centrale

OSSERVAZIONI SUL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO “TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA” LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

PREMESSA

Gli abitati di Fogliano e Due Maestà incidono su uno dei più rilevanti assi viari della Provincia di Reggio Emilia e della Regione Emilia Romagna, quello che connette la città di Reggio Emilia al comprensorio ceramico e ai comuni della valle del Secchia, ovvero la SP467R.

CONTESTO

Lo sviluppo urbanistico di entrambi gli abitati, realizzatosi quasi totalmente a partire dal secondo dopo guerra, è avvenuto sull'asse viario e per successive macro aree di lottizzazione, collegate tra loro solamente attraverso la SP467R.

Si è trattato di uno sviluppo disarmonico, che non ha tenuto conto della necessità di mettere in connessione tra di loro gli spazi sociali e di aggregazione: così oltre all'assenza di un luogo identitario come “la piazza”, oggi la Chiesa, la Scuola elementare, Il campo sportivo, Il Centro Sociale, la scuola dell'Infanzia o anche solamente i parchi sono raggiungibili solamente utilizzando la SP467R.

Ad aggravare la situazione, l'impossibilità per Provincia e Comune di Reggio Emilia di intervenire con importanti opere di mitigazione, a causa del passaggio dell'intenso passaggio di mezzi pesanti. Tutto questo in presenza dell'impossibilità, di realizzare percorsi ciclo-pedonali interni e alternativi vista l'assenza di varchi tra le varie urbanizzazioni.

PROBLEMATICHE

La presenza di una grande arteria di traffico all'interno degli abitati, che ha come conseguenza la presenza di un forte *traffico di attraversamento*, comporta tre macro tipologie di aspetti negativi:

1. inquinamento e quindi sanitarie,
2. difficoltà di mobilità
3. sociali
4. pedagogiche

Se le prime due sono evidenti e note, noi vorremmo soffermarci sulle seconde.

Infatti la quasi obbligatorietà nello spostarsi all'interno delle frazioni e tra di esse con l'automobile incrementa il pericolo di percorrere a piedi o in bici la SP467R, limita

fortemente la socialità ed in particolare quella dei minori. L'impossibilità di muoversi in autonomia, per i più piccoli, ma anche per gli anziani, nei percorsi Casa – scuola e casa luoghi d'incontro, tra luogo e luogo, può incidere negativamente sullo sviluppo dei ragazzi stessi.

TERRITORIO

L'abitato di Fogliano è inserito in un contesto agricolo, anch'esso, come il paese, diviso in due dalla SP467R e delimitato ad est dalla ferrovia Reggio – Sassuolo. Se la parte agricola che guarda a Sud – Ovest è in continuità con il restante territorio, quella a est è risulta separata e racchiusa tra la SP467R da un lato e la ferrovia.

Con la progressiva diminuzione delle realtà agricole è evidente il rischio che questa area perda la sua primaria funzione agricola, senza per altro poter assumere una nuova naturalizzazione, essendo inserita oramai in un contesto urbano.

Oggi la frazione non può cogliere l'occasione di una grande area da fruire come zona agro naturale non essendoci percorsi, accessi, alberature ecc. tutto questo potrebbe divenire realtà con la realizzazione della Tangenziale a partire dalle aree previste per rigenerazione e mitigazione.

SVILUPPI / IMPLEMENTAZIONI

Riteniamo importante segnalare la necessità di realizzare un collegamento tra la futura tangenziale e l'attuale SP467R, allo scopo di rendere fruibile il nuovo percorso anche al traffico locale.

Si ridurrebbe così ulteriormente il traffico veicolare sul tracciato storico.

Allo stesso modo è importante che il percorso ciclopeditone sia unitario e percorribile senza interruzioni per tutta l'estensione della nuova strada, a partire dalla rotatoria sulla S.P. 467 fino a connettersi con il sistema di piste ciclabili a Buco del Signore.

Inoltre essendo la pista ciclabile prevista tra la nuova strada e la ferrovia è necessario un collegamento ciclopeditone con l'abitato di Fogliano all'altezza di via Campana.

Tale collegamento, oltre a permettere l'accesso al percorso ciclo pedonale in progetto, è propedeutico all'uso futuro della stazione nel caso divenisse Metropolitana di superficie, ma anche faciliterebbe, assieme all'attraversamento pedonale della ferrovia, la fruizione dei percorsi naturalistici del Rodano e lungo il canale di Secchia e alla frequentazione della Chiesa in prossimità della stazione.

PERCORSO PARTECIPATO

Evidenziamo che le decisioni assunte dalle amministrazioni Provinciale e Comunale di Reggio nell'Emilia, in merito alla realizzazione della tangenziale di Fogliano e Due Mesta, hanno alla loro base un intenso dialogo con la cittadinanza.

Quest'opera non ha quindi una sola importante valenza in termini utilitaristici, ma essa rappresenta anche un esempio virtuoso di partecipazione alla cosa pubblica dei cittadini sia in forma privata sia associativa, in collaborazione con le amministrazioni pubbliche.

Il tavolo tecnico aperto dall'Amministrazione Provinciale nel 2010 é poi proseguito ed evoluto nel "Percorso Partecipativo" organizzato dal comune di Reggio Emilia.

Dopo un anno di confronto e approfondimento su più ipotesi di tracciato svolto assieme dai tecnici dell'ente, associazioni ambientaliste, comitati e realtà del territorio è stato consegnato alla giunta il lavoro, contenente come scelta prioritaria il tracciato che corre lungo la ferrovia.

CONCLUSIONI

L'opera in realizzazione dà risposta agli abitati di Fogliano e di Due Maestà, risolvendo la problematica del traffico di attraversamento.

Essa per altro crea le basi per una proficua rigenerazione sociale e ambientale, rendendo possibili azioni e interventi oggi preclusi.

Per altro noi RIGETTIAMO l'idea e la proposta, che altre realtà non residenti nella frazione di Fogliano hanno avanzato attraverso proprie osservazioni, di considerare la possibilità di non realizzare nessuna opera. Noi pensiamo che la valutazione dell'ambiente in cui una comunità è insediata debba compiersi avendo come focus il benessere, la salute e la socialità di quella comunità. Le oltre tremila persone che abitano a Fogliano non valgono meno dei prati che circondano le loro case.

Firmatari

Comitato Fogliano – Due Maestà per la Tangenziale

Centro Sociale Fogliano

Gruppo Sportivo Fogliano

[REDACTED]

OSSERVAZIONI IN RIFERIMENTO

AL PROCEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) AFFERENTE AL PROGETTO DENOMINATO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA",

A cura dei proprietari dell'Area censita al NCT del comune di Reggio Emilia al Fg. 254 Mapp.li 349 e 62, Classificata nel Progetto Definitivo "Elaborato Espropri - Elenco Ditte" al rif. nr. 25 relativo all' "esproprio totale per opere di compensazione", signori:

[REDACTED] nata a [REDACTED] il
[REDACTED] e residente [REDACTED] comproprietaria per
[REDACTED]
[REDACTED] nata a [REDACTED]
[REDACTED] residente [REDACTED] comproprietaria [REDACTED]
[REDACTED] nata a [REDACTED]
[REDACTED] e residente in [REDACTED] comproprietaria per
[REDACTED]

in riferimento al Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) afferente al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia", ente proponente Provincia di Reggio Emilia, che può costituire apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera derivante dall'approvazione del progetto definitivo, con il quale sono stati individuati i fondi sopra identificati quali aree da assoggettare ad esproprio, rappresentati e difesi, giusta delega allegata al presente atto, dall' [REDACTED]
[REDACTED] del Foro di Reggio Emilia e [REDACTED]
[REDACTED] del Foro di Parma, elettivamente domiciliati presso lo Studio e la persona dell'Avv. [REDACTED]
[REDACTED], nonché domicilio digitale presso le caselle PEC [REDACTED] per i seguenti

MOTIVI

PREMESSA

Il terreno di proprietà [REDACTED], sito in via Anna Frank e ricadente nelle particelle catastali 62 e 349, Foglio 254, rientra tra i terreni sottoposti ad esproprio (rif. n. 25 – opere di compensazione) nell'ambito del progetto denominato *"Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia"*.

La proprietà [REDACTED] avente una superficie complessiva pari a 7.658 mq, è delimitata a est dalla ferrovia Reggio Emilia – Scandiano, a ovest e a sud da una strada carrabile non asfaltata (via Anna Frank) e mappale 69, a nord da area demaniale e mappale 30.

È inserita totalmente all'interno del perimetro del sito Natura 2000 ZSC IT4030021 *"Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo"*.

IL PTCP 2016 della Provincia di Reggio Emilia classifica l'area in cui è situata la proprietà in:

- Corridoi primari planiziali (E2) e "Sito di Importanza Comunitaria SIC (A1)" dell'elaborato P2 "Rete Ecologica Polivalente" del PTCP 2016;
- "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (P2)" della tavola P5a "Zone, Sistemi ed elementi della tutela paesistica".

In conformità allo strumento sovraordinato, il PSC del Comune di Reggio classifica l'area in:

- elaborato P7.1 sud "Tutele Paesaggistico ambientali": "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale"; "siti facenti parte della rete natura 2000";
- elaborato P8 "Opportunità di Paesaggio": "Ambiti strategici di paesaggio" rientra fra gli ambiti fluviali strategici e cintura verde;
- Elaborato P9 "Sviluppo della rete ecologica": "Corridoi primari planiziali della rete ecologica" e individua il sito fra quelli per il potenziamento della rete ecologica primaria.

In Dal 1986 al 1992, il terreno è stato adibito a pioppeto.

Da circa 20 anni, il terreno, gestito direttamente dai proprietari, è occupato altresì da orti, prato, filari alberati con piante da frutto e bosco.

All'interno della proprietà è inoltre presente uno stagno non collegato alla rete di canali di bonifica, con costante presenza di acqua durante tutto il corso dell'anno per via della vicinanza alla falda acquifera ed in ragione dell'accumulo di acqua piovana. In corrispondenza di questa piccola zona umida è stato individuato l'habitat 3150 *"Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition"*, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE.

1. CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE MISURE COMPENSATIVE

L'art. 6 par. 4 della Direttiva HABITAT 92/43/CEE recita:

“Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate”.

La Direttiva, com'è noto, non fornisce una definizione di *“misura compensativa”*; è necessario, pertanto, rifarsi all'interpretazione fornita dalla Commissione e dalla Corte di Giustizia.

La comunicazione della Commissione c(2018) 7621 del 21/11/2018, rubricata *“Gestione dei Siti Natura2000 – Guida all'interpretazione dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat)”* (doc. 1), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 25 gennaio 2019, detta alcune caratteristiche da ritenersi essenziali, al fine dell'individuazione delle misure c.d. compensative.

Esse possono definirsi come misure indipendenti dal progetto - in ciò la loro distinzione rispetto alle misure di mitigazione – finalizzate a contrastare gli impatti negativi residui (di nuovo, rispetto alla mitigazione) di un piano o di un intervento infrastrutturale, al fine di compensare tale impatto e mantenere la coerenza ecologica globale della rete Natura 2000.

Primo e fondamentale corollario della definizione sta nella loro natura strettamente sostitutiva dei valori ambientali in ipotesi perduti con la realizzazione dell'opera. In altre parole, le misure compensative sono strettamente connesse ai valori ambientali pregiudicati.

Essi rappresentano un *quid pluris* rispetto ai valori naturalistici già presenti nell'area in quanto trattandosi di una sorta di *extrema ratio*, da utilizzarsi in totale ed acclarata assenza di alternative alla realizzazione del progetto ed alla causazione del pregiudizio ambientale, esse *“mirano a compensare con precisione l'impatto negativo di un progetto sulle specie e sugli habitat interessati”*.

Ciò, anche alla luce dell'obiettivo di *“coerenza globale”* della Rete Natura 2000, che deve del pari essere perseguito proprio al momento della scelta delle misure. Le misure compensative, per consentire il mantenimento della coerenza globale, devono *“offrire funzioni paragonabili a quelle che avevano motivato la scelta del sito originario”* e *“riguardare, in proporzioni comparabili, gli habitat e le specie colpiti negativamente”*. La compensazione deve essere dunque un *“elemento aggiuntivo rispetto al contributo che lo Stato membro avrebbe dovuto fornire alla rete Natura 2000 a norma delle Direttive”*.

Per tale motivo, tra gli *“Elementi fondamentali da considerare nelle misure compensative”* (punto 5.4.4) è prevista la *“descrizione delle misure compensative, accompagnata da una solida spiegazione scientifica di come effettivamente saranno in grado di compensare gli effetti negativi del piano o progetto sulle specie e sugli habitat interessati...”*, nonché la *“dimostrazione della fattibilità tecnica delle misure in relazione ai rispettivi obiettivi”*.

Il punto 5.5, nel definire i *“Criteri”* relativi alle misure compensative, specifica altresì che occorre individuare, fra il resto, *“le misure necessarie per compensare i danni prodotti alle funzioni e agli habitat e alle specie interessate, in modo da ripristinare uno stato che rispecchi la condizione dell’area in questione”*. Le misure inoltre, alla luce del principio di efficacia e di precauzione, devono essere *“praticabili e funzionali al fine di ripristinare le condizioni ecologiche necessarie per la coerenza globale della rete Natura 2000”*. Tale ultimo obiettivo si consegue tenendo conto *“dei requisiti specifici delle caratteristiche ecologiche da ripristinare”*.

Dato fondamentale è altresì rappresentato, quanto all’ubicazione, dalla circostanza che, laddove essa sia individuata all’interno del medesimo sito Natura 2000, essa non abbia a compromettere la coerenza ecologica e l’integrità della rete, né le misure aggiuntive si collochino in interferenza con gli obiettivi di conservazione dei siti medesimi.

2. DESCRIZIONE DELL’AREA COME RISULTANTE DALLA VINCA

L’area in esame è interessata dalla sussistenza di laghetto eutrofico naturale con vegetazione del *magnopotamion* o *hydrocharition* e presenza di Habitat 3150.

La descrizione effettuata in sede di *“Valutazione di incidenza ambientale”* del piccolo specchio lacustre e delle aree circostanti, poi recepita in sede di *“Relazione Tecnica del verde”*, appare caratterizzata da genericità, carenza istruttoria e contraddittorietà.

Si deduce, in sede di descrizione delle opere di compensazione ambientale di progetto (2.3.8), una *“scarsa naturalità a causa di una spinta manutenzione delle rive dell’invaso”*, con auspicato *“intervento di riqualificazione”* caratterizzato da piantumazione di specie autoctone, fascia che poi sarebbe ulteriormente circondata da saliceto ripariale.

Tuttavia, contraddittoriamente, in sede di *“DESCRIZIONE DELL’AREA DI INTERVENTO”* (cap. 3), si dà atto che le aree previste per la compensazione, compresa dunque quella di cui si tratta, presentano *“una maggiore presenza di elementi naturalistici e di stratificazione arboreo arbustiva rispetto all’area di intervento, in particolare è presente l’habitat tutelato 3150 “Laghi eutrofici...”*”.

Ma ancora, al punto successivo 3.4 *“Presenza di habitat o di specie animali e vegetali di interesse comunitario”*, si descrive l’invaso come *“corpo idrico completamente privo di vegetazione”* a causa di *“una marcata attività di manutenzione delle sponde dell’invaso ed uno scarso stato di conservazione dell’habitat 3150”*.

La zona risulta recintata e perciò, si asserisce, *“non accessibile alla fauna e privo di segni di frequentazione animale”*. Anche gli animali il cui accesso non sarebbe limitato dalla rete, come gli anfibi, *“evidentemente trovano un ambiente poco o nulla adatto alle loro esigenze”*.

Si suggerisce pertanto una *“gestione passiva dell’area degradata che porti ad una libera evoluzione della vegetazione”* o, se necessario, anche attività di ripristino della stessa. Si conclude con l’elencazione dei fattori di minaccia per l’habitat, elencati in via generale ed astratta, ma privi di concreto collegamento con il progetto descritto.

Tale descrizione delle presunte caratteristiche dell’area si fonda su un accesso eseguito in data 10 novembre 2020, nel quale, pur riconoscendo *“che i popolamenti vegetali di codice 3150 sono in gran parte effimeri e/o annuali”*, i tecnici fanno assurgere le limitate risultanze ivi riscontrate e testé descritte a presupposto indefettibile della descrizione, tanto da confermarlo in tutti i passaggi successivi dell’elaborato, in particolare al successivo punto 4.2.2, laddove si detrae la *“scarsa naturalità del sito”* dal *“sopralluogo effettuato il 10 novembre 2020”*. Si dà atto peraltro qui – ma non in precedenza – della *“nota positiva”* della *“presenza di alberi ad alto fusto bene sviluppati, come i pioppi (Populus spp.), ed alcuni arbusti che circondano l’invaso isolandolo, seppur in parte, dagli appezzamenti agricoli circostanti”*.

L’accesso è posto altresì a base della negativa valutazione sulla presenza di animali per i quali potenzialmente l’area sarebbe accessibile; infatti, quello stesso 10/11/2020, *“nonostante la giornata tiepida e soleggiata, durante il sopralluogo non ne sono stati osservati”*.

Da tali presupposti, la Provincia di Reggio Emilia inferisce la necessità di misure compensative nella *“acquisizione di terreni”* per la *“rinaturalizzazione”*. Quanto all’area in oggetto, si prevede in specifico (cap. 5.3.2, terzo puntino), sui presupposti sinora enunciati, *“un intervento di riqualificazione che porti alle caratteristiche naturali tipiche di questo habitat, creando una progressione vegetale”*. Essa si traduce in una piantumazione atta a formare una fascia arbustiva ripariale in prossimità dell’invaso, poi circondata da saliceto ripariale, perché con il tempo si possa osservare *“la ripresa della naturale evoluzione della vegetazione”*.

3. DESCRIZIONE DELL'AREA E VIZI DELLA DISAMINA OPERATA DALL'AUTORITÀ PROMOTRICE DEL PAUR

Nel caso di specie non pare che l'individuazione dell'area di proprietà degli odierni istanti, al fine di procedere ad espropriazione della stessa e realizzarvi così gli interventi compensativi previsti, sia stata oggetto di individuazione legittima, né razionale, né proporzionale, né coerente con i principii testé enunciati.

E ciò sotto vari profili.

Si rammenta che la individuazione dell'area compensativa e delle esigenze che la giustificano deve seguire ad una “*solida spiegazione scientifica*” degli effetti negativi del piano o progetto sulle specie e sugli habitat e, conseguentemente, deve specificare come gli interventi previsti effettivamente saranno in grado di “compensare” tali valori pregiudicati.

Tale disamina manca completamente e/o si caratterizza per gravi carenze istruttorie.

Manca anzitutto il presupposto principale, ovvero l'individuazione specifica degli effetti negativi che il progetto possa determinare sull'area.

Si assume a presupposto dell'espropriazione lo stato attuale “antropizzato” dell'area, qualificato (in modo erroneo) negativamente, ma soprattutto che risulta del tutto avulso dalla stretta dipendenza con l'opera infrastrutturale e con gli effetti che la stessa possa produrre su quella o su altre aree a cui la misura compensativa sia comunque predisposta.

Il presupposto della misura viene individuato nella pretesa assenza o scarsa naturalità della zona circostante l'invaso, verificata ad un superficiale sopralluogo di poche ore, in una stagione peraltro del tutto inidonea a tale tipologia di accertamento.

Le circostanze acclamate, infatti, non corrispondono alla reale situazione. Corre quindi l'obbligo di procedere alla descrizione analitica dei valori ambientali presenti nell'area.

Essendo la pretesa “assenza” di tali valori l'unico presupposto dell'individuazione dell'espropriazione del fondo come “misura compensativa” - il che già è illegittimo perché la misura compensativa dovrebbe strettamente concernere gli effetti derivanti dall'opera, qui non individuati -, in ogni caso, venuto meno tale presupposto, si dovrà altresì concludere nel senso della illegittimità dell'apposizione del vincolo ad esso preordinato.

V'è di più: si dimostrerà altresì che gli interventi proposti sul bene dal progetto sarebbero in realtà irrealizzabili ovvero comunque peggiorativi dello stato attuale.

3.1 LA FLORA

Il laghetto, come visto, presenta costante presenza di acqua durante tutto il corso dell'anno, per via della vicinanza alla falda acquifera e per via dell'accumulo di acqua piovana. Intorno al laghetto, come riconosce anche l'Amministrazione, è presente significativa vegetazione, con esemplari di pioppi e olmi. Le siepi sono composte da noccioli, salici e fichi, mentre il prato nel lato Sud del terreno viene sfalciato con modalità tali da permettere comunque il mantenimento di *habitat* a prato polifita.

Quanto agli alberi da frutta, le diverse varietà impiantate (mela, pesca, susina, ciliegia, durone, marasca, noce, uva e cachi) sono coltivate senza impiego di antiparassitari o di fertilizzanti chimici. Parte della produzione, non raccolta dalla proprietà, rimane a disposizione della fauna. Così anche per la coltivazione di orti, nel totale rispetto della fauna che frequenta il terreno.

La gestione della vegetazione arborea è svolta, già da molti anni, come evidenziato dal confronto delle foto di anni successivi sotto riportata (ill. 1 e 2), nell'ottica di una progressiva sostituzione delle specie più vecchie e non conformi con l'art. 55 del DPR 753/1980 "*Nuove norme in materia di polizia sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie ed altri servizi di trasporto*" limitando al minimo gli impatti sulla fauna. In particolare, le specie ornamentali che nidificano traggono riparo e nutrimento dalle specie presenti. Il materiale derivato dall'abbattimento delle piante rimane principalmente *in loco* al fine di creare le condizioni idonee per funghi e insetti saproxilici.



Illustrazione 1: Ortofoto 1988-1989 tratta dal Portale Cartografico Nazionale



Illustrazione 2: Stralcio di Ortofoto CGR 2018

Si rileva inoltre che la proprietà è già da tempo impegnata con la razionalizzazione della superficie boscata e la realizzazione di filari di siepe a schermatura delle opere, sempre in conformità alle limitazioni imposte dall'art. 55 del DPR 753/1980, attraverso l'acquisizione di piante con il Bando Regionale "*Mettiamo radici per il futuro*" di cui alla DGR 597 del 03/06/2020, con il quale, peraltro,

si è formalmente impegnata alla messa a dimora delle piante nell'area *de qua* ed alla relativa manutenzione futura che dovesse rendersi necessaria (si allega dichiarazione di impegno – doc. 2). Era peraltro intenzione dei sigg.ri [REDACTED] partecipare altresì al medesimo Bando del presente anno 2021, al fine di dare continuità a tale opera di piantumazione, per la ulteriore valorizzazione ambientale dell'area.

La prima fornitura ha previsto la messa a dimora di nr. 12 piante di diverse specie (si allega ricevuta – doc. 3), fra cui: GELSO BIANCO (*Morus alba*); BAGOLARO (*Celtis australis*); FUSAGGINE (*Euonymus europaeus*); MAGGIOCIONDOLO (*Laburnum anagyroides*); si prevede altresì una successiva realizzazione di siepe e rimboschimento per alternare *habitat* differenti, al fine di evitare la banalizzazione ambientale dell'area. Le modalità di sfalcio del prato favoriscono le fioriture delle erbe spontanee che a loro volta attirano farfalle e altri insetti impollinatori.

Le specie da bacca saranno gestite a siepe per favorire, in periodo invernale, l'alimentazione di diverse specie ornitiche e, nel periodo primaverile – estivo, la nidificazione.

La proprietà sta già procedendo alla sostituzione degli esemplari più vecchi di pioppi con esemplari giovani appartenenti a specie autoctone, anche nel rispetto dell'art. 55 del DPR 753/1980 e nel rispetto del regolamento comunale del verde pubblico. Gli abbattimenti avvengono al di fuori del periodo di nidificazione.

Al fine di favorire la riproduzione e lo sviluppo dell'avifauna, già da diversi anni i proprietari hanno installato diverse cassette nido in diversi punti dell'area, per offrire ancor più possibilità di nidificazione. È da segnalare, al proposito, un peculiare modello specifico per *civetta*, che già negli anni precedenti è stato occupato da coppie che hanno nidificato con successo.

Si tratta di elementi del tutto omessi dall'accertamento contenuto nella VINCA, ove non si dà atto né della piantumazione di nuovi arbusti, né della sostituzione delle piante più vecchie, né della sussistenza di alberi da frutto e di siepe di noccioli, salici e fichi. Si aggiunga che il mese di novembre non pare certo il più adatto a verificare la sussistenza di un contesto arboreo adeguato; pare che i tecnici, ben lungi dall'operare un accertamento rigoroso, si siano limitati a certificare gli effetti della stagione autunnale.

3.2 LA MANUTENZIONE DELL'INVASO

L'habitat circostante l'invaso è effettivamente privo di vegetazione sommersa ed oggetto di attività di manutenzione antropica. Tuttavia, la VINCA omette completamente di evidenziare che l'argine, come testimoniato da foto sotto riportate (ill. 3-4-5), si presenta colonizzato dalla nutria

(*Myocastor coypus*), e dal Gambero Rosso Americano (*Procambarus clarkii*). Le rive dell'invaso necessitano pertanto di un **continuo monitoraggio**, al fine di evitare cedimenti che ne possono compromettere la stabilità, con danno per l'invaso stesso e tutta l'area; nonché pericolo per l'infrastruttura FER.

Ciò è assolutamente rilevante anche al fine di valutare gli interventi proposti in sede di misure compensative, di crescita passiva e naturale della vegetazione lacustre, che rappresentano sostanzialmente il principale intervento prospettato dall'Amministrazione.



Illustrazione 3-4-5: punti di incisione dell'argine

L'intervento non sarà tecnicamente realizzabile, senza il rischio di pregiudicare la stabilità e dunque la stessa sussistenza dell'invaso. Non solo, pertanto, l'assenza di vegetazione non è imputabile ai proprietari, ma risulta elemento necessario per la esistenza e preservazione del sito.

In tal senso, si ravvisa un difetto di istruttoria nell'azione della P.A. che ha ritenuto, nel sopralluogo estemporaneo di un pomeriggio (pur a fronte di un'area caratterizzata da evidenti peculiarità) dedurre la necessità di "misure compensative" su presupposti errati in fatto e in diritto, per lo più non direttamente derivanti dal progetto. Omettendo di rilevare, peraltro, i punti di incisione dell'argine e dunque concorrendo così ad individuare interventi "compensativi" in realtà pregiudizievoli per le stesse caratteristiche dell'invaso, che dell'habitat tutelato è presupposto.

3.3 LA FAUNA

Si riporta di seguito un elenco commentato delle specie di fauna vertebrata rilevate all'interno della proprietà e nei suoi immediati dintorni, sulla base di osservazioni effettuate costantemente nel corso degli ultimi cinque anni.

Tra gli anfibi, nel laghetto si riproduce il rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e rana agile (*Rana dalmatina*). Tra i rettili, sono stati rilevati la lucertola muraiola (*Podarcis muralis*) e il biacco (*Hierophis viridiflavus*).

I mammiferi sono stati rilevati soprattutto grazie alle due videotrappole installate e grazie a segni di presenza: faina (*Martes foina*) e lepre (*Lepus capensis*).

Gli uccelli costituiscono la componente più abbondante. La maggior parte delle specie frequenta l'area principalmente per nutrirsi, ma in alcuni casi anche per riprodursi.

Sono state osservate le seguenti specie: Germano reale (*Anas platyrhynchos*), Fagiano comune (*Phasianus colchicus*), Airone guardabuoi (*Bubulcus ibis*), Airone cenerino (*Ardea cinerea*), Cicogna bianca (*Ciconia ciconia*), Albanella reale (*Circus cyaneus*), Poiana (*Buteo buteo*), Sparviere (*Accipiter nisus*), Gheppio (*Falco tinnunculus*), Pavoncella (*Vanellus vanellus*), Piro piro culbianco (*Tringa ochropus*), Colombaccio (*Columba palumbus*), Civetta (*Athene noctua*), Martin pescatore (*Alcedo atthis*), Picchio verde (*Picus viridis*), Picchio rosso maggiore (*Dendrocopos major*), Ballerina bianca (*Motacilla alba*), Ballerina gialla (*Motacilla cinerea*), Passera scopaiola (*Prunellus modularis*), Scricciolo (*Troglodytes troglodytes*), Pettiroso (*Erithacus rubecula*), Usignolo (*Luscinia megarhynchos*), Codirosso comune (*Phoenicurus phoenicurus*), Codirosso spazzacamino (*Phoenicurus ochruros*), Merlo (*Turdus merula*), Capinera (*Sylvia atricapilla*), Lui piccolo (*Phylloscopus collybita*), Codibugnolo (*Aegithalos caudatus*), Cinciarella (*Cyanistes caeruleus*), Cinciallegra (*Parus major*), Rigogolo (*Oriolus oriolus*), Ghiandaia (*Garrulus glandarius*), Gazza (*Pica pica*), Cornacchia grigia (*Corvus cornix*), Sturno (*Sturnus vulgaris*), Fringuello (*Fringilla coelebs*), Cardellino (*Carduelis carduelis*), Verzellino (*Serinus serinus*), Verdone (*Chloris chloris*), Ballerina gialla (*Motacilla cinerea*), Tortora selvatica.

Si allega documentazione fotografica relativa agli avvistamenti faunistici sull'area, documentati dagli istanti (doc. 4).

I proprietari hanno inoltre, sempre nella logica di valorizzazione e promozione degli obiettivi ambientali, predisposto un apposito canale pubblico *youtube*, visitabile all'URL <https://www.youtube.com/channel/> [redacted] ove l'avvistamento delle specie animali viene documentato e condiviso.

Non è difficile evidenziare come, a fronte di tale varietà faunistica, coerente peraltro con la individuazione e qualificazione della zona quale sito facente parte della Rete NATURA 2000, appaia ancora una volta deludente la tipologia di accertamento effettuato in sede di VINCA, laddove si è ritenuto di potersi accontentare di un "non avvistamento" estemporaneo, per escludere ed ignorare la complessità qui descritta, né si è ritenuto di reperire informazioni presso una proprietà, pur così attenta e attiva.

Fauna di varia tipologia è solita recarsi nella prossimità dell'invaso, superando la rete e introducendosi nell'area. Qualora interpellati, i proprietari avrebbero potuto fornire adeguata documentazione fotografica. Si ritiene che la peculiarità dell'area, di per sé valorizzata fortemente nelle sue particolarità in sede di VINCA, laddove se ne evidenziano le "potenzialità future", avrebbe però meritato una istruttoria ben più significativa, in relazione allo stato attuale, alla sua conduzione, al significativo sforzo, anche economico, di valorizzazione che in anni la proprietà ha continuato a produrre.

3.4 LA RECINZIONE: possibili interferenze tra l'opera e il sistema ambientale

Dagli elaborati di progetto presentati si evince come il terreno oggetto di esproprio a seguito della realizzazione del tracciato della Tangenziale Fogliano-Due Maestà rimarrà intercluso fra questo e l'attuale tracciato della ferrovia FER, che sul lato Est già limita parzialmente gli accessi di fauna al terreno.

Osservando le misure proposte, si valuta negativamente altresì lo smantellamento della rete di recinzione. Esso è idoneo a produrre unicamente effetti negativi: non è in grado di aumentare in modo considerevole gli accessi della fauna all'area (già presente come testimoniato dal monitoraggio precedentemente citato), ma piuttosto consentirebbe facilmente l'accesso di terzi, favorendo attività incongrue rispetto alle misure di conservazione e che, quindi, aumenterebbero gli impatti con l'habitat naturale. Come è ovvio accade per proprietà aperte: si evidenzia, al proposito, come in più occasioni i proprietari abbiano rilevato azioni improprie sull'Area SIC tutelata, nelle immediate vicinanze, contribuendo a farle cessare ovvero comunque segnalandole al Corpo delle Guardie forestali. La proprietà ha altresì, a proprie spese e in accordo con gli altri proprietari dello stradello privato di accesso, fatto installare una sbarra sullo stesso, con funzione di dissuasore per attività pregiudizievoli (doc. 5).

Inoltre, si rileva come la prospettata ed asserita creazione e/o implementazione di habitat per la fauna nell'area, che diventerà interclusa quasi completamente da infrastrutture, per di più con la programmata rimozione della recinzione, possa seriamente risultare non realizzabile, in quanto sussiste il concreto rischio che l'area **si trasformi, di fatto, in una "trappola" ecologica per gli animali, con considerevole aumento del rischio di impatti della fauna selvatica con gli autoveicoli.** Vanificando così le risorse investite nella sua valorizzazione o comunque **rendendo poco realistica l'azione proposta ed addirittura peggiorativa sul piano della "compensazione" e della coerenza della zona.**

Anche sul punto, si ritiene che la riflessione e la analisi proposta dall'Ente richiedente in sede di VINCA risulti carente e contraddittoria.

4. CARENZE DELLA VINCA: Conclusioni

L'intervento individuato dalla VINCA di espropriazione con finalità di realizzazione di misure compensative risulta viziato pertanto sotto molteplici profili.

In primo luogo, non vengono individuati gli elementi pregiudizievoli specifici derivanti dal progetto, in relazione ai quali prevedere le misure compensative previste. Tanto che – secondo errore - si cerca di ricondurre a tale preteso “danno *in fieri*” elementi relativi allo stato di fatto dell'area, indipendentemente dal progetto. In terzo luogo, tali elementi non sono fondati, perché oggetto di un accertamento del tutto approssimativo e privo di adeguata istruttoria, così come di rigoroso fondamento scientifico. Ancora, le misure compensative progettate (esproprio dell'area e sua “rinaturalizzazione”), conseguenza dei ridetti vizi dell'accertamento, non paiono adeguate, in quanto pregiudizievoli per la stessa area, idonee ad aumentare le interferenze e atte a pregiudicare non solo la coerenza globale della Rete NAT2000, ma la stessa sussistenza di elementi essenziali per la zona e le sue caratteristiche, *in primis* l'invaso.

Al proposito, pare significativa la assenza, nel computo metrico della VINCA, di un qualsivoglia costo collegato alla manutenzione del laghetto ed alle opere di prevenzione della probabile crescita incontrollata delle specie invasive, in particolare Nutria *Myocastor coypus* e Gambero rosso americano *Procambarus clarkii*, che renderebbero quanto meno inutili le piantumazioni di macrofite. Ma che, più probabilmente, determinerebbero un danno esiziale all'invaso e così alla peculiarità dell'area.

Inoltre, è importante rimarcare come la proprietà abbia dovuto, e debba tutt'ora, costantemente conciliare tali attività con le necessità di garantire la sicurezza dell'infrastruttura FER. Pure tale elemento impone, ancorché in modo più indiretto, una limitazione al libero accrescimento della vegetazione sulle sponde del lago, per impedirne la colonizzazione.

5. RISPETTO ATTUALE DEGLI OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SECONDO IL PIANO DI GESTIONE DEL SITO NAT2000

A fronte delle numerose contraddizioni dell'incedere *ex parte administrationis*, emerge un dato inequivocabile e di segno nettamente opposto: la conduzione attuale del fondo presenta già una

fortissima coerenza con gli obiettivi gestionali e le Misure di conservazione contenute nel Piano di Gestione della ZSC IT4030021, in ragione dell'azione costante della proprietà, così sintetizzabile:

- Evitare nella coltivazione l'uso di diserbanti o di antiparassitari;
- Non consentire alcuna attività venatoria né di pesca sportiva;
- Eseguire un costante monitoraggio delle presenze faunistiche, soprattutto vertebrati, mediante osservazioni e fototrappole;
- Installazione da alcuni anni 7 cassette nido per piccoli uccelli, una cassetta a tunnel per civetta e due bat – box per pipistrelli, oltreché 3 mangiatoie per piccoli uccelli attive nel periodo invernale;
- Mantenere il legno morto *in loco* per favorire le comunità di invertebrati saproxilici;
- Monitoraggio costante in merito alla sussistenza di colonie di specie invasive, anche con riguardo alla stabilità dell'area, in relazione alla vicina sede infrastrutturale FER;
- Il laghetto non è utilizzato a scopi irrigui, ciò che permette il mantenimento di un livello minimo di acqua anche nel periodo estivo;
- Procedere nel tempo a sempre nuove piantumazioni, sia in sostituzione delle piante meno giovani, sia con l'inserzione di essenze arbustive e arboree per diversificare ulteriormente l'ambiente e per sostituire gradualmente i pioppi ibridi di precedente piantumazione.

6. CONCLUSIONI

Si ritiene illegittima la previsione, a progetto, delle aree *de quibus* quali aree su cui apporre il vincolo preordinato all'esproprio, al fine di realizzare misure compensative. Tali misure non sono idonee ad aggiungere valore ambientale all'area, o perché tale valore già sussiste, grazie alla costante opera dei proprietari, a propria cura e spese, ovvero perché in concreto non realizzabili o addirittura potenzialmente dannose.

L'area dovrà pertanto essere espunta dal progetto.

Con ossequio.

Si allega:

- 1) Comunicazione Commissione c(2018) 7621;
- 2) Dichiarazione di impegno;
- 3) Ricevuta piante;
- 4) Allegato fotografico;
- 5) Sbarra dissuasore.

Reggio Emilia/Parma 19 Aprile 2021

[REDACTED]

[REDACTED]

All'attenzione di Provincia di Reggio Emilia Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile, Patrimonio ed Edilizia

Siamo [redacted] residenti in [redacted]
[redacted]

Scriviamo in merito alla lettera ricevuta il 20 febbraio 2020, con la quale siamo stati informati che la costruzione della nuova strada di Fogliano comporta l'esproprio di una buona parte del nostro terreno per consentire la costruzione di una pedonale-ciclabile, attualmente descritta come "pista di servizio", accanto alla tangenziale stessa.

Nell'incontro avuto il 31 marzo con [redacted] abbiamo richiesto,

nel caso di approvazione definitiva del progetto:

-che non venga effettuato l'esproprio del nostro terreno adiacente al basso servizio, area da sempre utilizzata come orto familiare e frutteto (830mq)

-che venga effettuata una valutazione adeguata del terreno (3160mq) irriguo, considerando che appartiene all'abitazione che, sprovvista di questo, subirebbe un importante deprezzamento.

-che l'area confinante con la strada pedonale-ciclabile venga recintata per garantire una minima sicurezza.

Confidando che le nostre richieste vengano prese in considerazione, porgiamo cordiali saluti.

[redacted]

Mittente:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Reggio Emilia

Oggetto:

"Osservazioni relative ai lavori di costruzione dell'opera denominata "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia".

(Rif. Vostra raccomandata A.R. datata 17/02/2021 ricevuta il 20/02/2021)

Abito all'indirizzo citato da [REDACTED] anni, attualmente ne ho [REDACTED] in una proprietà composta da un edificio a piani con 3 appartamenti e altre pertinenze (ad esempio, dispensa, solaio, ecc.) un basso servizio sorto ad uso porcilaia, un'area in comune che identifica l'area cortiliva e 3 appezzamenti di terreno di proprietà di mq. 415 cadauno.

La costruzione in economia dell'edificio in questa zona da sempre agricola, che rispecchia le caratteristiche dell'epoca fu terminata e resa abitabile dal dicembre 1963; la categoria attribuita all'edificio A3.

Sono proprietario [REDACTED]

. dell'area cortiliva,

. di altri spazi comuni quali il solaio e le porcilaie stesse ora adibiti a deposito di vecchie cose e ripostiglio per attrezzi destinati alla cura del cortile o degli spazi verdi.

Sono proprietari [REDACTED] invece

. dell'appartamento di 100 mq. sito al terzo piano senza ascensore, dell'edificio;

. di un piccolissimo spazio (alcuni mq.) del basso servizio edificato come porcilaia,

. di un appezzamento di terreno a prato irriguo di mq. 415 - un tempo coltivato a orto e frutteto ad uso familiare - per il quale è stata da Voi avviata la procedura oggetto della Vostra comunicazione.

Nel caso in cui quindi - una volta diventato esecutivo l'esproprio - per necessità o desiderio decidessi relativamente all'appartamento di venderlo affittarlo o permutarlo mi ritroverei a dover offrire un immobile svalutato in quanto privato di quello che rappresenta un valido motivo di interesse.

Pag. 1/3

Preciso che a oggi il valore ai fini IMU del mio appartamento è di eur [REDACTED]

Considerato quindi quanto sopra, la perizia che allego – redatta nel 2002 al momento dell'acquisto da mio fratello, proprietario con me al 50%, con mutuo ipotecario ora estinto – e l'importo dell'indennizzo proposto pari a [REDACTED] (come rilevato sul documento pubblicato sul web, nel capitolo ESPROPRI, facente parte dell'informativa relativa al progetto tutto) chiedo cortesemente una congrua maggiorazione dell'importo di indennizzo.

Vi chiedo ora di considerare e valutare le seguenti richieste:

- recintare adeguatamente o comunque con le migliori modalità possibili le aree espropriate confinanti con la proprietà nel suo complesso nella quale abito, considerando che a fianco di un lato della stessa correrà una pista pedonale/ciclabile attualmente – sulle mappe pubblicate – denominata 'pista di servizio'.

Ciò a garanzia e ostacolo – sia a possibili intrusioni e sconfinamenti nel passaggio delle persone – di una necessaria riservatezza e speriamo maggiore sicurezza;

La recinzione inoltre, garantirebbe una utile divisione degli spazi necessari per una corretta manutenzione degli stessi.

- installare barriere antirumore, almeno nei punti dove il passaggio degli autoveicoli è più vicino all'abitazione;

- riconsiderare, con gli enti preposti, il punto di raccolta dei rifiuti attualmente collocato all'inizio del viottolo esistente e coincidente o sovrapponibile alla 'pista di servizio';

- verificare che il suddetto viottolo, dal quale entrano ed escono gli autoveicoli e vari mezzi di trasporto da e per l'abitazione nel suo complesso sarà effettivamente da condividere con gli utenti della pista pedonale/ciclabile. E' possibile questo?

- valutare se il viottolo per permetterci di uscire dall'abitazione (come appare dalle mappe pubblicate) non si immetta sulla strada principale in un punto magari troppo vicino alla rotonda. Così a me sembra.

- immaginando il viottolo di accesso all'abitazione un proseguimento della 'pista di servizio' alias pista pedonale/ciclabile e diventando la Provincia proprietaria della pista, a chi sarà affidata la manutenzione ordinaria e/o, ad esempio la pulizia in caso di neve?

- revocare, nel momento in cui l'esproprio diventerà esecutivo, la tassa del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale.

Termino con una richiesta che potrebbe essere eccessiva ma in qualche modo trascurabile (mi permetto di affermare) nell'economia dei lavori che saranno effettuati per realizzare la rotonda che sarà posta dove ora si trova l'ingresso del viottolo per accedere all'abitazione.

Molti anni fa, a nostre spese, facemmo progettare e realizzare (con il solo permesso dei proprietari del terreno) un nuovo ponte per garantire il passaggio in sicurezza dei mezzi pesanti che ci consegnavano il combustibile da riscaldamento; un tempo gasolio ora gpl.

La richiesta, diciamo a compensazione della demolizione di questo ponte/passaggio riguarda la predisposizione di quanto necessario per allacciare – eventualmente – in futuro gas e acqua del servizio pubblico al quale sono interessato.

Mi riservo infine, in futuro, di comunicarVi fatti o circostanze inerenti la costruzione della tangenziale che ritenessi interferire o essere in contrasto con il godimento dei miei spazi abitativi.

Resto in attesa di un Vostro cortese riscontro.

Cordiali saluti.

12 Aprile 2021

Allegata 1 copia perizia tecnica di stima composta da 3 pagine

[redacted]
[redacted]
[redacted] Reggio Emilia
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted] Reggio Emilia
[redacted]
[redacted]

Spett.
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA
Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile
Patrimonio ed Edilizia
Corso Garibaldi n. 26
42121 Reggio Emilia



Raccomandata A.R.

Oggetto: osservazioni relative ai lavori di costruzione dell'opera denominata
"Tangenziale di Fogliano – Due Maestà" in Comune di Reggio Emilia
Vs. rif.: comunicazioni prot. n. 3607/2018/4 del 17/02/2021

Con riferimento alle Vs. comunicazioni sopra citate, dopo avere preso visione degli elaborati tecnici di progetto presso i Vostri Uffici, riteniamo opportuno presentare le seguenti osservazioni:

A) I terreni di proprietà dei sottoscritti – fg.254 mapp. nn. 8, 28, 30, 257, 258 [redacted] e fg. 254 mapp. 384, 259 [redacted] – con sovrastante fabbricato rurale – hanno costituito, dal 1936, il poderetto coltivato dalla famiglia e solo negli ultimi anni concesso in affitto all'Azienda Agricola [redacted]. Il fabbricato è attualmente abitato dalle famiglie dei coniugi [redacted].

Da quanto previsto per i lavori in oggetto verrebbe espropriato tutto tranne un appezzamento di mq. 3.050 lato Sud/Ovest del mappale 384 che, rispetto alla casa, risulterebbe separato dalla nuova strada e, pertanto, di difficile utilizzo.

Sarebbe importante per noi che il terreno non espropriato potesse essere contiguo a quello circostante la casa. Allo scopo chiederemmo le seguenti modifiche:

- 1) - mappale 384 intestato [redacted] spostamento dell'area non espropriata dal lato Sud/Ovest al lato Nord/Est. Nel determinare la nuova linea di confine, che si pensa possa arrivare fino alla ferrovia per costituire un sol corpo, chiederemmo di prescindere dalla diversa intestazione dei mappali.
- 2) - mappale 8 intestato [redacted] non espropriare la striscia parallela alla ferrovia ad Est della casa. Questo terreno, unitamente all'altro – intestato al medesimo – risultante dalla modifica richiesta al punto 1), verrebbe donato al [redacted].

B) Bacino di laminazione. Si fa presente che il piano della casa è inferiore al livello della

strada Via Anna Frank.

Con piogge abbondanti il cortile si allaga per difficoltà di scolo.

Preoccupa, pertanto, che la costruzione del bacino così vicino alla casa possa aggravare la situazione.

C) Si ritiene importante la realizzazione di opere per il contenimento dell'inquinamento acustico in prossimità dell'abitazione, anche considerando la vicinanza della ferrovia Reggio-Sassuolo che ha visto un forte incremento del transito treni negli ultimi anni.

D) Mappale 257 intestato [REDACTED]. Si fa presente che vicino al prefabbricato (C2) c'è un pozzo (a camicia per circa 10 metri e poi tubo in ferro) per l'irrigazione del podere.

A disposizione per eventuali chiarimenti ed in attesa di riscontro in merito a quanto sopra
porgiamo

Distinti saluti.

Reggio Emilia, 16/04/2021

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



Spett.le PROVINCIA DI REGGIO EMILIA
Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile,
Patrimonio ed Edilizia
Corso Garibaldi n. 26
42121 Reggio Emilia

PEC: provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

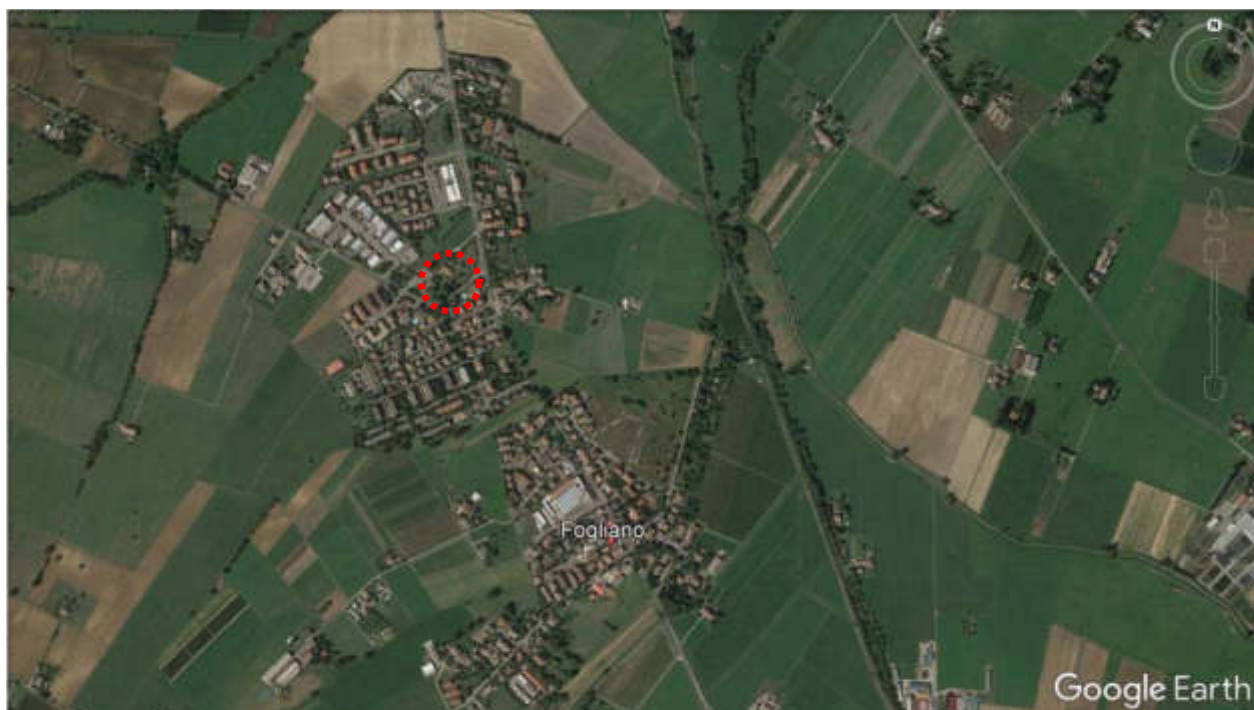
Alla c.a. del Responsabile Unico
del Procedimento espropriativo
Dott. Ing. Valerio Bussei

**OGGETTO: PROGETTO DEFINITIVO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DELL'OPERA
DENOMINATA "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN
COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATA A FOGLIANO (RE) –
comunicazione di avvio del procedimento di apposizione del vincolo
preordinato all'esproprio – deposito piano particellare di esproprio ed
elaborati progettuali - dichiarazione di pubblica utilità – approvazione del
progetto definitivo (L. 7 agosto 1990 n. 241 art. 7; DPR 8 agosto 2001, n.
327 artt. 11e 16, LR n. 37/02 artt. 9, 15 e 16) – TRASMISSIONE
OSSERVAZIONI**

In relazione al Progetto in oggetto e relativa 'comunicazione di avvio del procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio – deposito piano particellare di esproprio ed elaborati progettuali - dichiarazione di pubblica utilità – approvazione del progetto definitivo (L. 7 agosto 1990 n. 241 art. 7; DPR 8 agosto 2001, n. 327 artt. 11e 16, LR n. 37/02 artt. 9, 15 e 16)', siamo a trasmettere, a valle della disamina degli elaborati, le Osservazioni formulate dalla scrivente Fondazione Ente Veneri.

Premesso che:

La scrivente Fondazione Ente Veneri è nata per volontà testamentaria della N.D. Amelia Veneri, allo scopo di realizzare attività di cura e sostegno per i bambini del territorio della Parrocchia di San Colombano, comprendente ampie zone del territorio di Fogliano (RE), Bosco (Scandiano) e Bellarosa (Albinea); negli anni ciò si è esplicitato nella gestione dell'unica scuola infanzia della frazione. La Scuola dell'infanzia Veneri (indicata con bollino rosso nella sottostante cartografia dell'abitato, fonte GoogleEarthPro) rappresenta quindi un presidio educativo particolarmente importante, essendo l'unica nel territorio della frazione e dei territori contermini; tale importante valenza è testimoniata anche dal recente convenzionamento con il Comune di Reggio Emilia nell'ambito del Sistema educativo integrato per la fascia 0/6.



La Fondazione è titolare di un patrimonio fondiario sito soprattutto nella frazione di Fogliano e, misura minore, di Bellarosa: è questo patrimonio che ha consentito e consente tuttora alla Fondazione di rispondere al proprio fine costitutivo (mediante il ricavato di locazioni agricole/commerciali e vendite), coprendo di fatto direttamente gran parte dei costi di gestione della 'Scuola dell'infanzia Veneri'.

La scuola dell'infanzia, progettata alla fine degli anni '50 e realizzata all'inizio degli anni '60 ha inoltre bisogno di significativi interventi edilizi di ristrutturazione e adeguamento normativo, rispetto ai quali il Consiglio di Amministrazione in carica sta facendo valutazioni

allo scopo di creare le condizioni per dare corso agli interventi che si renderanno necessari.

Tutto ciò per sottolineare l'assoluta centralità e la estrema rilevanza che hanno sempre assunto e assumono, per la sopravvivenza della scuola e del servizio educativo di qualità che viene offerto ai bambini e alle famiglie di Fogliano, i beni immobili della Fondazione e le prospettive di idonea valorizzazione.

Considerato che:

come realtà del territorio la Fondazione da tempo ha condiviso la necessità della realizzazione della Tangenziale, valutandone positivamente le importanti ricadute sulla popolazione locale e cogliendone l'importanza oltre che per gli aspetti di deviazione del traffico di attraversamento all'abitato, maggiore sicurezza negli spostamenti delle componenti deboli della mobilità, riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico, con positive ricadute sulla salute; anche e soprattutto per un incremento delle possibilità di crescita/spostamento/socializzazione in particolare per la popolazione infantile e gli adolescenti.

Esprimiamo quindi condivisione dell'opera nel suo schema generale: il progetto dell'opera è di importanza epocale per la frazione di Villa Fogliano oltre che molto atteso dal territorio e dalle famiglie;

Tutto ciò premesso e considerato:

a seguito dell'esame della documentazione progettuale rileviamo quanto segue e vi sottoponiamo le seguenti

Osservazioni:

in riferimento a quanto rinvenibile nell'elaborato PDESB00120 'Inquadramento dell'intervento – Planimetria catastale':

1) l'esproprio ipotizzato interessa ben 7 dei poderi di proprietà della Fondazione:

- i terreni di cui al Fg. 254 mapp. 110-112-121 (rif. Tratto Nord) e Fg. 269 mapp. 55 risulterebbero espropriati per circa il 50% e oltre della Superficie (in taluni casi il 98,3 %), determinando nell'ipotesi prospettata per effetto della presenza di fossi e canali (Canale di Secchia) con scarpate, la creazione di aree

residue/intercluse/difficilmente accessibili (o addirittura intercluse) con conseguente significativa perdita di valore delle stesse in relazione a eventuali future compravendite/locazioni agricole: si osserva pertanto che parrebbe necessario estendere l'esproprio alla totalità dei mappali interessati. Trovandosi poi i mappali Fg . 110-112 all'interno del SIC si propone che gli stessi possano essere compresi nel progetto complessivo di mitigazione paesaggistica e ambientale dell'opera e a tale scopo segnaliamo la disponibilità della Fondazione a collaborare alla manutenzione e gestione degli stessi;

- i terreni di cui al Fg. 269 mapp. 55-60 risulterebbero espropriati per circa il 76% e il 30% della Superficie ma, per effetto del 'taglio centrale del mapp. 60 si determinerebbe la creazione di aree residue lato ferrovia/intercluse/difficilmente accessibili (o intercluse) con perdita di valore delle stesse in relazione a eventuali future compravendite/locazioni agricole: si osserva pertanto che parrebbe necessario estendere l'esproprio alla totalità dei mappali interessati;
- il terreno di cui al Mapp. 67 intercluso fra l'area oggetto di esproprio e la ferrovia risulterebbe intercluso, poco accessibile; se ne propone pertanto l'inserimento fra le aree da espropriare;
- per quanto riguarda l'area oggetto di occupazione temporanea (cantiere) pure collocata sul terreno Fg. 269 Mapp. 67, si ravvisa che la stessa potrebbe essere meglio collocata sul lato opposto della strada in progetto, anche in relazione a eventuali futuri utilizzi da parte dell'Ente, nonché allo scopo di non interessare l'ambito del campo da calcio. *In subordine si chiede di estendere l'esproprio alla parte di mappale 67 fino al campo da calcio, essendo assai problematico riproporre un uso agricolo per la stessa dopo lo svolgimento del cantiere (come pure un utilizzo differente vista l'esiguità degli spazi a disposizione).*

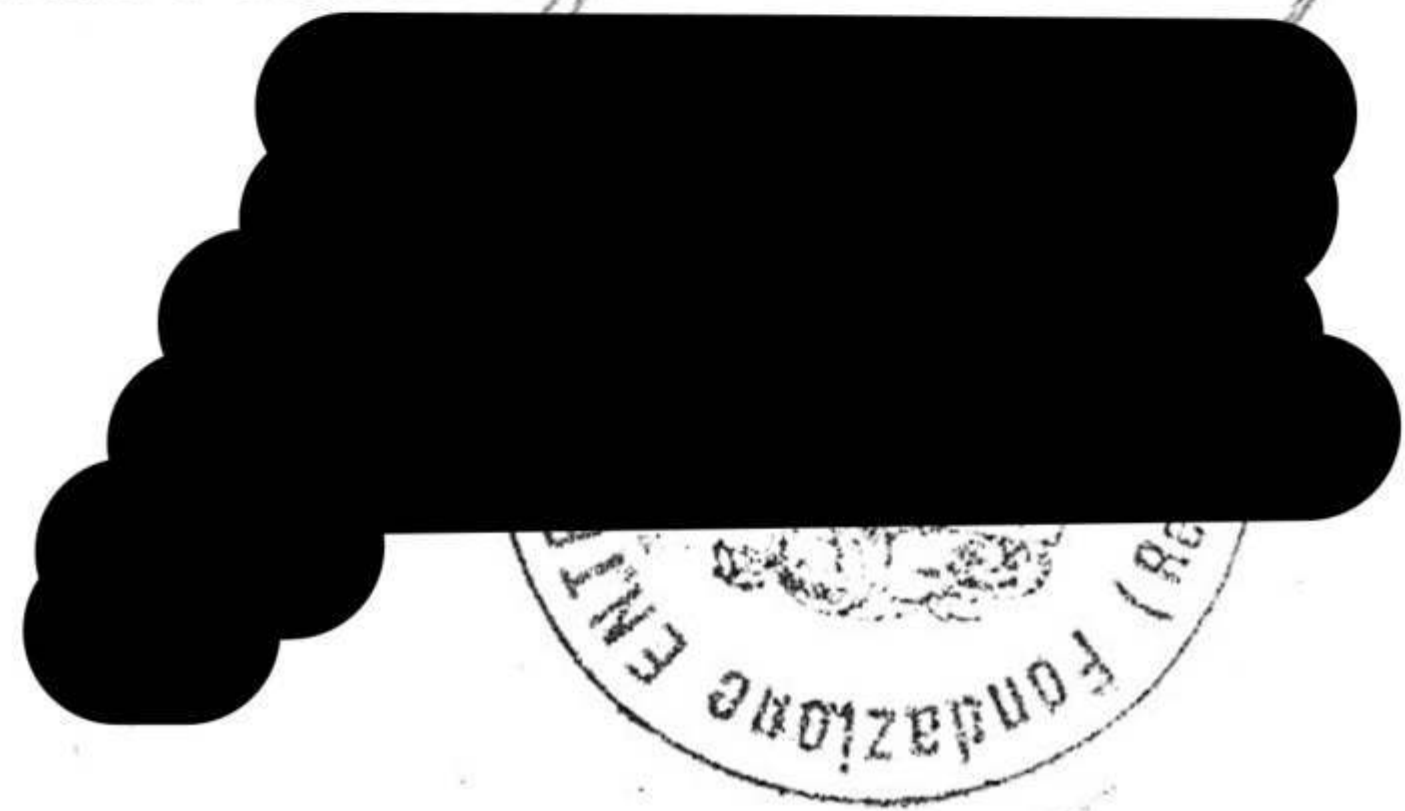
Si vedano per una migliore esplicitazione gli Allegati grafici 1-2 in cui sono campite con tratteggio rosso le aree per cui si chiede estensione dell'area espropriata .

Da ultimo si evidenzia segnalare una necessità più generale, di grande importanza per le famiglie, i bambini e i giovani della frazione di Fogliano: poter avere accesso e possibilità di fruizione delle aree di compensazione e mitigazione della nuova viabilità tramite opportuni percorsi ciclopeditoni continui di collegamento e raccordo fra le stesse e fra esse e le zone dell'abitato. Per esempio sarebbe opportuno prevedere che il percorso

ciclopedonale sul mapp. 112 possa proseguire oltre il fosso sul mapp. 121 e che all'altezza della della futura strada di accesso alla stazione vi sia una soluzione per collegare questa con via Campana creando così un collegamento ciclo pedonale tra l'abitato e la pista ciclabile di previsione.

Rimanendo a disposizione per qualsivoglia richiesta di chiarimento e, auspicando un benevole accoglimento della presente stante le motivazioni sopra esposte,
invio distinti saluti

Il Presidente della Fondazione Ente Veneri

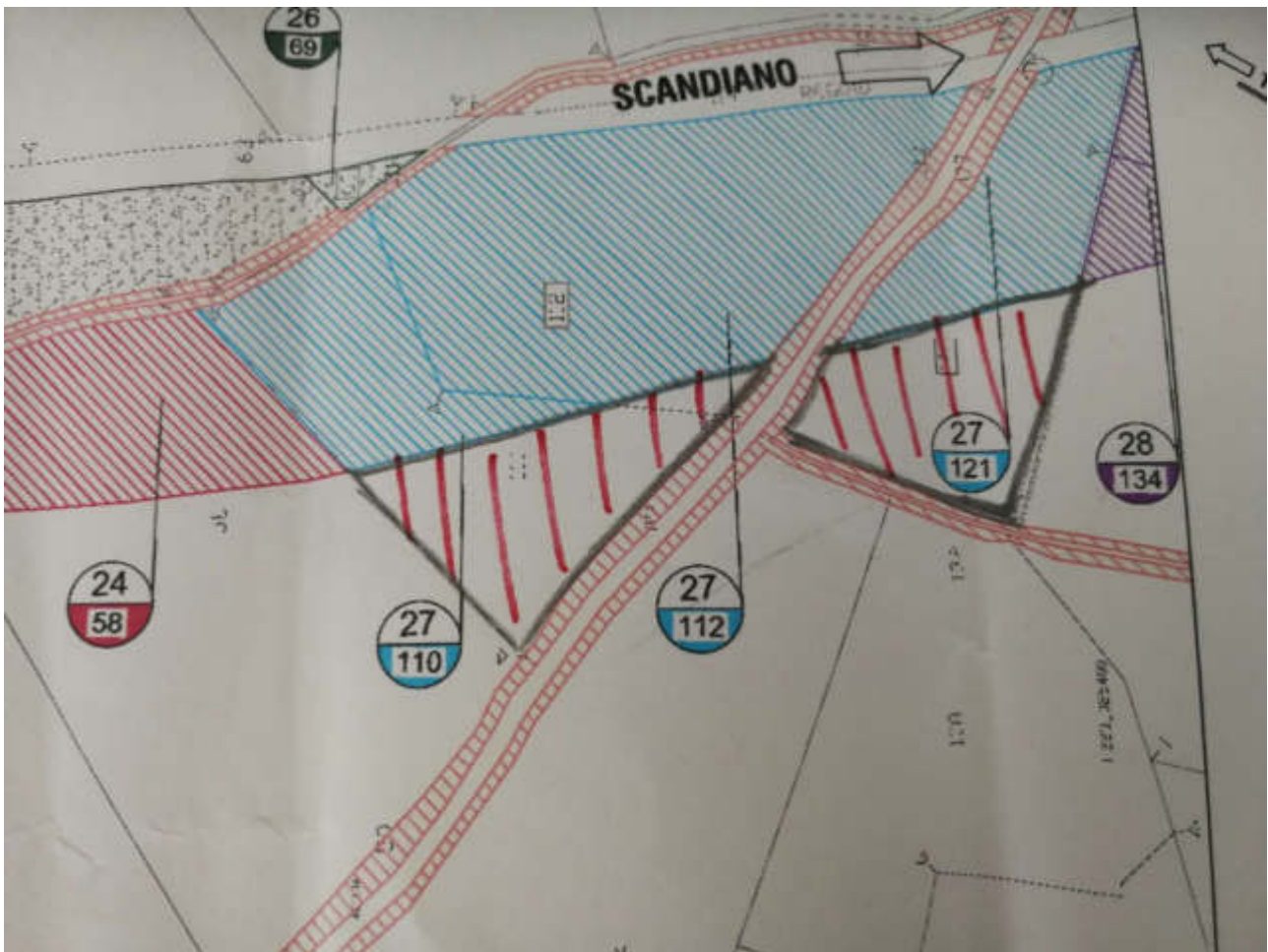


ALLEGATI

ALLEGATO 1 Estratto Planimetria catastale' tratto NORD con richieste di modifica

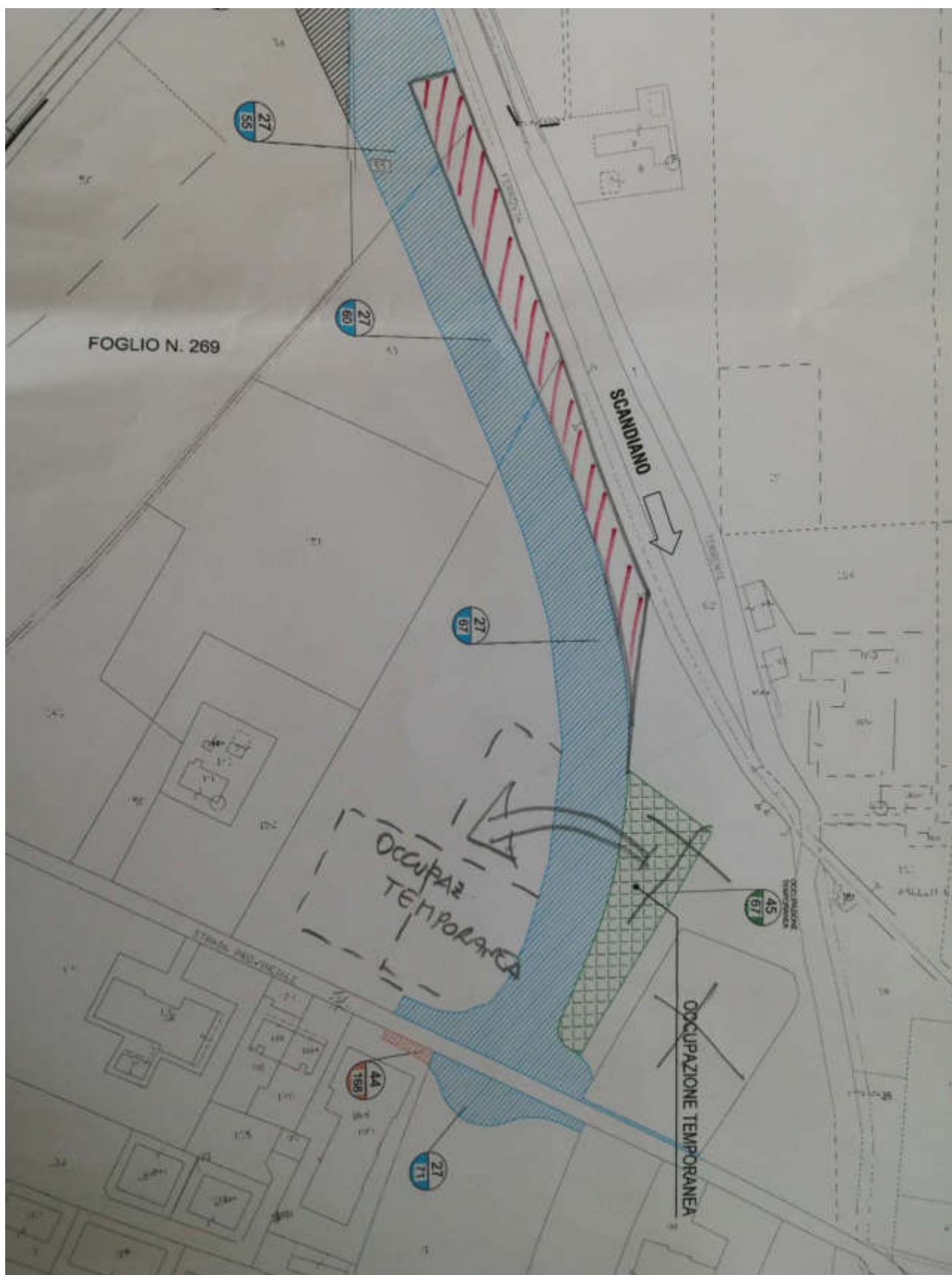
ALLEGATO 2 Estratto Planimetria catastale' tratto SUD con richieste di modifica

ALLEGATO 1 Estratto elab. PDESB00120 'Inquadramento dell'intervento – Planimetria catastale' tratto NORD con richieste di modifica



Tratteggio rosso= richiesta estensione esproprio

ALLEGATO 2 Estratto elab. PDESB00120 'Inquadramento dell'intervento - Planimetria catastale' tratto SUD con richieste di modifica



Tratteggio rosso= richiesta estensione esproprio

Alla Provincia di Reggio Emilia
Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile, Patrimonio ed Edilizia
Corso Garibaldi, 26 – 42121 Reggio Emilia

OGGETTO: Osservazioni al Progetto Definitivo dei lavori di costruzione dell'opera denominata "Tangenziale di Fogliano-Due Maestà in Comune di Reggio Emilia"

In relazione alla raccomandata del 17/02/2021 Prot. N. 3607/2018/4 (vedi allegato) riguardante la comunicazione di esproprio dell'oratorio e area annessa individuato al NCEU del Comune di Reggio Emilia al Foglio 254, Mappale 190 presentiamo queste due osservazioni:

1. nel colloquio con il dott. [REDACTED], ci è stato comunicato che l'esproprio del terreno e relativo oratorio di proprietà della Parrocchia di San Colombano è stato stralciato. Pertanto rimane di proprietà della Parrocchia e condividiamo questa scelta per il valore religioso che l'edificio ha per la nostra parrocchia
2. chiediamo che l'oratorio sia possibile un accesso pedonale da Via Campana (mediante sottopasso ciclo-pedonale o altra soluzione) in quanto l'accesso attualmente previsto (svincolo dalla tangenziale di circa 50 m che può essere utilizzato solo per i mezzi per la manutenzione del verde e dello stabile vedi Tav 2 allegata) non soddisfa le esigenze dell'uso di questo oratorio. Infatti questo edificio viene utilizzato nei mesi di maggio e ottobre per la recita del Rosario, preceduto da una processione di fedeli che inizia dalla chiesa parrocchiale.

Confermando la nostra disponibilità per un confronto per la soluzione del problema, porgiamo distinti saluti

Reggio Emilia, 19/04/2021

[REDACTED]

ALLEGATO B

Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni
contenenti rilievi di natura ambientale

DOCUMENTO DI RISCONTRO ALLE OSSERVAZIONI SUI CONTENUTI DELLO STUDIO DI INCIDENZA NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA TRASMESSE DALLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE CON PROT.0237371 DEL 18/03/2021

In riferimento a quanto segnalato dalle Associazioni Ambientaliste in merito ai contenuti del SIA presentato da AIRIS in ambito di PAUR e che può essere sinteticamente riassunto nella denuncia di una carenza complessiva di approfondimento nella valutazione di incidenza del progetto sull'area ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo", in particolare la mancanza di dati bibliografici, rilievi di campo insufficienti, descrizione sommaria degli interventi previsti in progetto e delle relazioni tra questo e il sito Natura 2000, non considerazione degli obiettivi di conservazione del sito interessato, assenza di analisi quantitative, si evidenzia quanto segue.

Si evidenzia in primo luogo che lo Studio redatto è stato valutato adeguato dall'Autorità competente per la VINCA (Regione Emilia Romagna - SERVIZIO AREE PROTETTE, FORESTE E SVILUPPO DELLA MONTAGNA) che, sulla base dello stesso, ha approvato la valutazione di incidenza della Tangenziale di Fogliano in comune di Reggio Emilia (DETERMINAZIONE Num. 100 del 10/01/2022 BOLOGNA), trasmettendo la documentazione al Ministero.

In merito alle carenze denunciate, si ritiene pertanto utile riscontrare puntualmente alle osservazioni al fine di chiarire la posizione dell'Amministrazione proponente nell'ambito dello studio di incidenza del progetto infrastrutturale presentato.

In primo luogo va evidenziato che, al pari delle associazioni promotrici dell'istanza, l'Amministrazione, alla luce degli approfondimenti effettuati, condivide la preoccupazione in merito al declino degli habitat e delle specie (in particolare ornitiche) tipiche degli ambienti agricoli, dovuto, nelle aree di pianura, soprattutto alla diffusione dell'agricoltura intensiva, ed al consumo di suolo agricolo da parte degli insediamenti, come diffusamente descritto in letteratura negli ultimi anni. Il contrasto all'impoverimento generalizzato della biodiversità nelle aree agricole è peraltro finalità di molteplici interventi regolamentari ed incentivi (a partire ad esempio dalla nuova PAC). A tale tendenza all'impoverimento degli habitat succitati si accompagna la riduzione drastica della presenza sul territorio di prati stabili e prati polifiti in generale e dell'habitat 6510 "praterie magre da fieno a bassa altitudine" in particolare, quest'ultimo presente e tutelato nella ZSC ma non interferito dal progetto della Tangenziale.

In merito alla considerazione di tale aspetto nello Studio di incidenza, si evidenzia come tale osservazione, particolarmente utile all'arricchimento del progetto ambientale correlato alla Tangenziale, sia stata motore per l'approfondimento e l'integrazione del SIA che ha pertanto assunto alla base del progetto di ambientazione, le risultanze dei rilievi floristici eseguiti in campo per verificare la concreta presenza di prati polifiti, ascrivibili all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), nell'area interessata dalla nuova infrastruttura (per la localizzazione dei rilievi eseguiti, si veda elaborato PDPART01_21_5010 Valutazione di Incidenza – VINCA, Cap. 4.2. Fattori d'alterazione morfologica del territorio e del paesaggio e Cap. 4.2.7. Modificazioni del paesaggio e dell'uso del suolo), analizzando gli areali indicati nell'Osservazione.

In conclusione delle analisi svolte su 5 areali, si evidenzia che:

1. nell'area interessata dal tracciato della nuova Tangenziale di Fogliano sono presenti (T1 e T4) zone in cui il prato polifita presente può essere ascrivito all'Habitat 6510 "sensu Bassi (2007)" ovvero contiene alcune delle specie caratteristiche dell'habitat, nella associazione già utilizzata da Bassi per l'individuazione dell'habitat 6510 in pianura ("SIC IT4030007 Fontanili di Corte Valle Re");

2. il Sito T3, individuato come area di compensazione, non presenta tutte le specie indicatrici dell'Habitat 6510 "sensu Bassi (2007)" e contiene molte specie ruderali; non si può pertanto ascrivere all'Habitat 6510.

il Sito T2, già riconosciuto e cartografato come Habitat 6510 del SIC, non è interessato dalla realizzazione della nuova infrastruttura.

I Siti T1 e T4 (prato polifita la cui comunità vegetale è potenzialmente riconducibile all'habitat 6510) non sono sottoposti ad alcun vincolo di tutela e, quindi, il potenziale habitat identificato è destinato a scomparire, sia per il dinamismo della vegetazione stessa che per le eventuali scelte produttive dei proprietari dei prati polifiti.

La nuova infrastruttura occuperà porzioni marginali degli appezzamenti caratterizzati da comunità vegetali riconducibili ad un habitat di interesse comunitario (si è stimato il 3.7 % del totale delle superfici ad habitat 6510 potenziale e già riconosciuto presente dentro i confini della ZSC IT4030021): tali areali sono in parte interferiti dall'infrastruttura e in parte dagli interventi di compensazione degli impatti.

Secondo il Progetto (come integrato a seguito del recepimento delle Osservazioni presentate) nelle aree individuate in cui è presente il potenziale habitat 6510, comprese nelle aree definite di compensazione, non verranno realizzate nuove formazioni vegetali, ma sarà preservato l'habitat potenziale esistente e sarà predisposto un piano di gestione che ne preveda lo sfalcio almeno una volta all'anno per evitarne la naturale evoluzione ad arbusteto. Inoltre, il progetto prevede la creazione di una fascia a prato, che unisca le due, nella quale sono previsti interventi atti a facilitare lo sviluppo di habitat analoghi (sia tramite la semina di una miscela di erbe selvatiche perenni, sia tramite lo spargimento del fiorume dai prati naturali delle aree attigue e dello scotico asportato dalla zona a prato direttamente interferita) e, aspetto di altrettanta importanza, al loro mantenimento nel tempo.

Appare utile sottolineare che nella descrizione del contesto attraversato, laddove si indicano le aree agricole come meno sensibili di quelle perimetrate come habitat nella ZSC, si intende naturalmente riferirsi alla "assenza di habitat tutelati, di interesse comunitario" e non di habitat in senso generale, riconoscendo il valore ecologico e conservazionistico delle stesse.

Appare inoltre utile sottolineare in primo luogo che gli Obiettivi individuati nel PG e nelle MSC del Sito sono i seguenti: *"Al fine di garantire la conservazione degli habitat e delle specie presenti, gli obiettivi generali sono promozione di una gestione del reticolo idrografico più attenta agli aspetti naturalistici, mitigazione degli impatti derivanti dal traffico automobilistico, recupero del fontanile dell'Ariolo, valorizzazione del sito per la fruizione didattica."* Allo stesso tempo preme notare come nel PG e nelle MSC sono evidenziati quali fattori di minaccia per l'habitat 6510 - PRATERIE MAGRE DA FIENO A BASSA ALTITUDINE la *"trasformazione dei prati stabili in seminativi e altre colture specializzate; carico zootecnico o sfruttamento agricolo eccessivo, con perdita diversità ambientale; l'eccessiva concimazione favorisce l'affermazione di cenosi paucispecifiche dominate da graminacee."*, mentre *"strade e autostrade"* sono considerate Fattori di minaccia per l'habitat 92A0 – FORESTE A GALLERIA DI SALIX ALBA E POPULUS ALBA, fatto che rafforza la scelta di concentrare su questo le analisi sugli impatti e successivamente le opere di mitigazione.

In merito alla descrizione degli interventi di progetto, in riferimento al progetto delle opere di "ambientazione", si ritiene che le planimetrie prodotte specifichino in maniera esaustiva la tipologia di intervento per ogni area coinvolta e che i tipologici di impianto dettagliino in maniera adeguata le specie e associazioni prescelte, nonché le quantità previste a progetto. Analogamente, appare descritto in maniera adeguata l'intervento in sé, sia in riferimento alle caratteristiche dimensionali e tipologiche nei vari tratti, che in riferimento alle caratteristiche tecniche ed ai materiali, oltre che agli aspetti ambientali connessi alla fase realizzativa; per un ulteriore approfondimento sul progetto nell'ambito del SIA sono presenti continuo

rimandi agli elaborati del Progetto Definitivo, che va assunto come unicum nello studio dell'impatto ambientale.

In riferimento alla relazione tra interventi e elementi del Sito tutelato, si evidenzia che:

- nella DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE, di cui al capitolo 4. sono descritte le potenziali interferenze tra opere/attività previste ed il sistema ambientale (habitat e specie animali e vegetali presenti nel sito) e dunque una prima valutazione dell'incidenza ambientale del progetto, articolata in Uso di risorse naturali, Fattori d'alterazione morfologica del territorio e del paesaggio, Fattori d'inquinamento e di disturbo ambientale ed ulteriormente specificata secondo le categorie descritte nella Normativa regionale;
- nella VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PROGETTO, di cui al capitolo 5, sono riportate le matrici di valutazione delle incidenze, in cui sono identificate le componenti presenti, i comparti ambientali interessati e i fattori perturbativi rilevati; in particolare si fa notare come nella prima tabella venga evidenziata la tipologia di impatto (ove per ogni fattore perturbativo individuato è indicata la tipologia del possibile effetto correlato sui comparti ambientali, ossia se quest'ultimo è diretto o indiretto, temporaneo o permanente), e nella seconda tabella si riporti la matrice che riassume la significatività delle incidenze per ogni singolo fattore perturbativo.

Inoltre nello Studio appaiono quantificate ed evidenziate sia le interferenze con le aree tutelate e quelle agricole, sia le aree proposte per interventi di mitigazione e compensazione. Si evidenzia come, oltre che nello Studio di Incidenza, il progetto sia ampiamente descritto, per quanto attiene ai vari aspetti connessi alla sua realizzazione, nei relativi elaborati del progetto Definitivo oggetto di PAUR.

La seguente tabella dà conto delle interferenze prodotte dall'infrastruttura e (separatamente) delle aree coinvolte negli interventi di mitigazione degli impatti e compensazione delle incidenze.

| | ha | |
|-----------------------------------------|---------------|-------------------------|
| ESPROPRI TOTALI | 33,63 | |
| Di cui: | TOTALI | INTERNE AREA SIC |
| Corpo stradale+fossi di guardia | 9,73 | 4,99 |
| Bacini di laminazione | 0,89 | 0,61* |
| Campo base+cantieri operativi | 1,32 | 0,68* |
| Aree deposito terre | 2,23 | 0,76** |
| | | |
| AREE DI COMPENSAZIONE | 10,18 | |
| AREE DI MITIGAZIONE | 15,01 | |
| Di cui mantenuti a prato stabile | 1,48 | |

* I Bacini di laminazione interni a ZSC e il Campo base e i cantieri operativi, sono già conteggiati in quanto ubicati all'interno delle aree di svincolo

**La tabella evidenzia come le aree "sottratte" alla ZSC siano compensate nel progetto con un rapporto 2:1; nel calcolo non sono considerate le aree di deposito terre in quanto l'occupazione di queste ultime è temporanea, e vengono comunque ripristinate nel progetto delle mitigazioni.

In riferimento alla osservazione sulla mancanza di dati bibliografici, si rimanda allo Studio integrato per una puntuale consultazione degli stessi nell'ambito degli elaborati presentati in esito alle osservazioni pervenute nell'ambito della fase istruttoria di PAUR.

In riferimento inadeguatezza numerica delle verifiche sul campo si evidenzia come lo studio Airis incaricato della redazione dello Studio di Impatto Ambientale abbia condotto diversi sopralluoghi coinvolgendo

professionalità differenti a seconda delle esigenze manifestate dall'amministrazione e dallo studio di progettazione incaricato della redazione del progetto in particolare nel mese di giugno del 2020. Si evidenzia comunque come ulteriori occasioni di approfondimento nello studio dell'area quali i rilievi floristici eseguiti a fine aprile 2021, abbiano fornito importanti elementi ad integrazione del progetto a valle della fase istruttoria, con la conferma della validità di quanto proposto nel progetto presentato a PAUR.

Si segnala una imprecisione nella lettura dei documenti da parte degli Osservanti, in quanto l'analisi sulla presenza degli anfibi non è riferita al fontanile dell'Ariolo, distante dal tracciato di progetto e non interessato dagli effetti ambientali della sua realizzazione, ma all'area dell'habitat 3150 "laghetti eutrofici", allo stato attuale confinato all'interno di una recinzione.

In merito alla descrizione delle misure di mitigazione di cui al paragrafo 5.3.1., pur ritenendo la stessa esaustiva anche nella prima emissione, si evidenzia che, in riscontro alla osservazione presentata sono state effettuate ulteriori integrazioni contenutistiche che hanno chiarito maggiormente il progetto sotto il profilo dimensionale e quantitativo, oltre alla implementazione delle considerazioni riguardanti la specifica efficacia del progetto di mitigazione in riferimento agli impatti e agli obiettivi del rafforzamento della rete ecologica locale e articolazione ed implementazione degli elementi naturali e di interesse ecologico del paesaggio agrario esistente.

A riscontro della nota sulla frammentazione ecologica e sulla mancanza di informazioni adeguate sui previsti sottopassi faunistici, atti a consentire la connessione ecologica trasversale all'infrastruttura, nell'integrazione ai documenti si è fornita una migliore specificazione della relativa efficacia dei manufatti previsti, anche a fronte delle modifiche apportate al progetto in riferimento alle richieste degli Enti in merito alle tipologie di attraversamento di canali e rii. Con l'ampliamento delle dimensioni degli scatolari utilizzati per il superamento di fossi e canalette minori, come previsto nel progetto integrato a seguito delle Osservazioni, i sottopassi faunistici previsti sono ad oggi ritenuti adeguati ad accogliere animali di medie dimensioni quali anfibi ed animali di medio-grandi dimensioni quali il capriolo (ARPA, Abaco delle compensazioni e delle mitigazioni. Studio di incidenza del Piano regionale integrato dei trasporti 2010-2020 dell'Emilia-Romagna; ISPRA, 010. Mitigazioni a verde con tecniche di rivegetazione e ingegneria naturalistica nel settore delle strade. 65.4), ed *Emys orbicularis*, per la quale un piccolo tunnel per anfibi può risultare troppo angusto e buio, e, quindi, poco attrattivo. Questi passaggi saranno utili per tutta la fauna minore, dagli anfibi, ai rettili, nonché ai piccoli-medi mammiferi segnalati nel Sito IT4030021. Sono previsti 7 manufatti alle intersezioni con il reticolo idrografico minore, che si prestano ad essere usati come sottopassi faunistici perché comprendono uno spazio sufficiente al passaggio della fauna, di dimensioni variabili da 800x1200 (corsi d'acqua minori e fossi) a 3000x2500 (rio Valcavi, Fosso Francesca, Fossetta di Fogliano).

Per quanto afferisce alle osservazioni sul tema monitoraggio, previsto nell'ambito del progetto presentato, l'amministrazione proponente, alla luce della consulenza fornita dallo Studio Airis, rimarca decisamente la sua utilità al fine della verifica ex post degli effetti significativi negativi già ritenuti probabili in sede di Valutazione di Incidenza. Si ricorda che la normativa comunitaria ammette l'autorizzazione di progetti con incidenze negative sui Siti Natura 2000, qualora vi siano motivi di interesse pubblico. Tale circostanza è ricordata anche nella sentenza citata, che richiama i punti 3 e 4 dell'art. 6 della Direttiva Habitat (CORTE DI GIUSTIZIA UE Sez.2^a 26/04/2017 Sentenza C-142/16; "art. 6 p.to 4. *Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate.*").

A conclusione del riscontro alle osservazioni contenute nella nota promossa dalle Associazioni si forniscono ulteriori repliche puntuali alle criticità evidenziate nel SIA e così di seguito riassumibili:

- **Mancanza di valutazione degli impatti cumulativi con altri piani/interventi/attività sia già realizzati o autorizzati, sia in fase di autorizzazione/valutazione;**

Si evidenzia come non siano noti nell'ambito territoriale di riferimento, progetti o interventi i cui effetti ambientali possano "cumularsi" in maniera significativa con quelli legati all'intervento in oggetto. Si sottolinea che l'attuazione del progetto porterà ulteriori effetti positivi sul territorio interessato anche in sinergia con la futura realizzazione di ulteriori progetti di riqualificazione dell'asse provinciale SP467R in un'ottica di promozione di uso sostenibile del tracciato esistente e promozione del traffico a livello locale, con benefiche ricadute, ampiamente dimostrate, sulla qualità della vita degli abitanti di Fogliano – Due Maestà in termini di salute e promozione della vita di quartiere.

- **Sottostima delle incidenze negative, anche in conseguenza a quanto sopra, sebbene si concordi con la conclusione della valutazione, ovvero che il progetto provocherà impatti negativi significativi sulla ZSC non mitigabili;**

In riferimento alla sottostima degli impatti, si ritiene che il lavoro di analisi condotto nell'ambito del SIA, riferito in particolare agli habitat e alle specie segnalate nel Formulario Standard, e per le quali sono identificati nel PdG e nelle MSC del Sito le specifiche minacce nonché le misure specifiche di conservazione, si possa considerare esaustivo; si evidenzia comunque come, sulla base delle utili segnalazioni delle Associazioni deputate alla tutela dell'ambiente, le analisi siano state approfondite ed integrate con particolare riferimento alla presenza di prati stabili, nella prima emissione non sufficientemente indagati.

Si rimanda pertanto:

- al capitolo 4. DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE, che descrive le potenziali interferenze tra opere/attività previste ed il sistema ambientale (habitat e specie animali e vegetali presenti nel sito) e dunque contiene una prima valutazione dell'incidenza ambientale del progetto (articolata in: Uso di risorse naturali, Fattori d'alterazione morfologica del territorio e del paesaggio, Fattori d'inquinamento e di disturbo ambientale, e ulteriormente specificata secondo le categorie descritte nella Normativa regionale);
- al capitolo 5. VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PROGETTO, che riporta le matrici di valutazione delle incidenze, in cui sono identificate le componenti presenti, i comparti ambientali interessati e i fattori perturbativi rilevati: nella prima tabella viene evidenziata la tipologia di impatto dove, per ogni fattore perturbativo individuato, è indicata la tipologia del possibile effetto correlato sui comparti ambientali, ossia se quest'ultimo è diretto o indiretto, temporaneo o permanente; nella seconda tabella si riporta la matrice che riassume la significatività delle incidenze per ogni singolo fattore perturbativo.
- **Analisi delle alternative non adeguata, in quanto non risponde all'obiettivo di individuare le soluzioni che meglio rispettino l'integrità del sito in questione, e immotivata esclusione dell'“opzione zero” (non realizzazione della tangenziale).**

In riferimento alla analisi delle ipotesi progettuali alternative, la preliminare valutazione delle alternative svolta dal Proponente e riportata sinteticamente nello Studio, è stata integrata ed approfondita negli elaborati depositati a seguito delle Osservazioni (si veda PDIART03_20_5010 Valutazione delle alternative progettuali, nonché, con esclusivo riferimento agli effetti sulla matrice ecosistemi e biodiversità, il cap. 5.2.

“Descrizione delle eventuali ipotesi progettuali alternative” nello Studio di Incidenza), inserendo anche l'alternativa Opzione 0.

Va rilevato comunque come nella complessiva valutazione delle alternative, che propriamente si svolge nel processo di VIA, sia da considerare non solo l'aspetto ambientale ma anche la funzionalità ed efficacia dell'intervento per il quale si richiede la valutazione, in particolare della sua capacità di raggiungere gli obiettivi per i quali è stato proposto e progettato, nonché di raggiungere un equilibrio tra costi e benefici, in relazione alla finalità dell'opera e degli effetti ambientali della stessa sulle “altre” componenti ambientali, quali la tutela della salute pubblica rispetto agli effetti (acustici ed atmosferici) dell'intervento sulla popolazione residente nell'area attraversata. Proprio nel contesto di tale analisi complessiva si è tenuto conto anche degli effetti sulla integrità del sito e sulla funzionalità della rete ecologica (si veda PDIART03_20_5010 Valutazione delle alternative progettuali).

- **Errata applicazione delle misure di compensazione, senza i presupposti previsti dall'art. 6, paragrafo 4, della Direttiva Habitat.**

L'Osservazione mette in evidenza la mancanza di chiarezza nel recepimento da parte degli Osservanti tra misure di mitigazione e compensazione, nonché di una errata applicazione della Direttiva in merito al procedimento che porta alla loro individuazione. In merito si rileva innanzi tutto che le citate Linee guida Nazionali per la Valutazione di incidenza non sono ancora state recepite a livello Regionale e non risultano dunque cogenti; rimane tuttora valida e utilizzabile la metodologia dell'Allegato G del precitato DPR, nonché al documento “Assessment of Plans and Projects Significantly Affecting Natura 2000 Sites” (European Commission, DG Environment, 2001)” seguita nello studio, peraltro in gran parte confermata nelle nuove Linee Guida.

Inoltre, si evidenzia come al di là delle questioni formali, i contenuti dello Studio siano rispondenti alle richieste della Direttiva e come il percorso logico seguito sia coerente con essa, in quanto si individuano puntualmente le interferenze e gli impatti sul sistema ambientale (Uso di risorse naturali, Fattori d'alterazione morfologica del territorio e del paesaggio, Fattori d'inquinamento e di disturbo ambientale), con specifico riferimento agli habitat ed alle specie interessati da ciascun impatto, la relativa significatività, le misure di mitigazione finalizzate a ridurli, nonché le misure di compensazione finalizzate, appunto, a compensare gli impatti non mitigabili, **assunto il preminente interesse pubblico dell'opera**, attestato con adeguata documentazione dall'Autorità competente.

In merito alla supposta confusione tra mitigazioni e compensazioni, si evidenzia come nello Studio siano sempre trattate, descritte e quantificate separatamente, nella consapevolezza da parte degli estensori del diverso significato.

Relativamente al fatto che le misure di compensazione siano “impropriamente” identificate già all'interno dello Studio ed inserite nel Progetto, si sottolinea la necessità che al livello di progettazione definitiva siano già identificate le aree di esproprio, e descritte/progettate in maniera adeguata tutte le opere connesse all'intervento, comprese le aree di “ambientazione” (che nel caso in specie comprendono mitigazioni e compensazioni) che il progetto esecutivo potrà solo precisare nel dettaglio, ma non modificare in maniera significativa. Si è quindi proceduto di comune accordo con l'Autorità competente per la VINCA a identificare e progettare tali interventi ed areali, risultando evidente l'incidenza negativa del progetto sui Sito.

DOCUMENTO DI RISCONTRO ALLE OSSERVAZIONI SUL RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA VIGENTE IN MATERIA DI RETI DI COLLEGAMENTO ECOLOGICHE NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA TRASMESSE DALLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE CON PROT.0237371 DEL 18/03/2021

Con riferimento al tema delle reti ecologiche si ricorda innanzi tutto che nell'area esiste attualmente, quale elemento primigenio di frammentazione, la linea ferroviaria. Tale presenza che nel prossimo futuro potrebbe divenire maggiormente impattante data l'esigenza ormai sollevata da tempo di privilegiare il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, ha condizionato l'impostazione del tracciato di progetto della tangenziale in un'ottica di riduzione del consumo di suolo, di minimizzazione dell'impatto sulla frammentazione delle aree agricole dei poderi presenti con la riduzione della fascia territoriale "interclusa tra infrastruttura stradale e rete ferroviaria a beneficio della creazione di un corridoio infrastrutturale quale elemento di cesura.

Ciò detto, si evidenzia che lo Studio ha analizzato tale argomento, facendo riferimento alla strumentazione urbanistica comunale (Tav. P9 del PSC Sviluppo della rete ecologica) e sottolineando che l'area interessata dal tracciato stradale rientra nelle aree di "Potenziamento della rete ecologica primaria" e attraversa le "Aree di tutela comunitaria: ZSC e ZPS". Si è anche evidenziato la rispondenza del progetto con il Piano che riporta nella tavola (con una geometria in parte diversa) il tracciato previsto indicato come "Inserimento ambientale strade di progetto". Il PSC (NTA art. 3.7) prevede oltretutto fasce di ambientazione da realizzare contestualmente alle nuove infrastrutture e indica anche che nei punti di conflitto fra i corridoi ecologici primari e le maggiori infrastrutture lineari sono necessarie specifiche soluzioni progettuali per mitigare l'effetto di cesura e consentire una almeno parziale continuità della rete.

Coerentemente con quanto richiesto, poiché la nuova infrastruttura va chiaramente ad implementare la frammentazione del territorio, il progetto ha considerato con particolare attenzione l'efficacia della opere di mitigazione e compensazione previste, che contemplano misure di superamento locale della cesura tramite la realizzazione di molteplici sottopassi faunistici ed interventi di rimboschimento a potenziamento della rete ecologica esistente, peraltro localizzata in particolare lungo le rive del torrente Rodano e Lodola. Nel progetto infatti sono previste:

- fasce di ambientazione, con realizzazione di fasce boscate, arbusteti, macchie alberate, ecc.. ovvero opere di rinaturalizzazione di aree agricole ad oggi coltivate intensivamente e solo in piccola percentuale lasciate a prato stabile; Si evidenzia che le previste opere a verde, aumentando la complessità ambientale in zone ora caratterizzate da pochi elementi connettivi (siepi, filari, boschetti, etc.), contribuiranno al rafforzamento degli elementi funzionali della Rete ecologica polivalente provinciale, corrispondenti al "corridoio ecologico planiziale".
- sottopassi per la fauna (realizzati tramite il sovradimensionamento degli scatolari previsti per la continuità idraulica) alle intersezioni con il reticolo idrografico minore; tali elementi sono previsti al fine di minimizzare gli effetti di frammentazione della nuova infrastruttura e permettere la continuità trasversale per la fauna, compresi mammiferi di media taglia (si ricorda che 3 dei 7 scatolari previsti hanno sezione 3.000x2.500 mm; i restanti 800x1200mm). Tali manufatti si prestano ad essere usati come sottopassi faunistici perché comprendono uno spazio laterale esterno all'alveo sufficiente.

Si sottolinea che nello Studio presentato il complesso delle aree di ambientazione rappresenta principalmente un elemento di rafforzamento delle connessioni ecologiche (in senso nord sud) e che in tale sistema occorre considerare oltre alla fascia arbustiva prevista ad ovest, di esigua consistenza in quanto

deputata principalmente alla mitigazione visiva dell'infrastruttura, anche, e soprattutto, l'insieme degli ambienti progettati ed acquisiti a finalità ambientale nella fascia compresa tra ferrovia e nuova infrastruttura. Tali aree rimangono peraltro connesse al territorio agricolo ad ovest tramite il sistema dei sottopassi.

Si evidenzia infine che lo Studio tratta il tema anche in maniera diffusa: in particolare si segnala il paragrafo 5.3. *Misure di mitigazione e compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste*, ove sono evidenziati gli interventi più efficaci per la riduzione della frammentazione e l'implementazione della varietà di ambienti presenti ed elementi di connessione (siepi, filari, boschetti, fasce boscate) per la fauna che si muove, si ciba e si riproduce nell'agro-ecosistema. Inoltre, lo Studio è stato integrato nel paragrafo *"Sintesi dei risultati attesi in seguito all'attuazione delle opere di mitigazione e compensazione previste"*, dove sono stati analizzati anche gli effetti dei vari interventi di mitigazione e compensazione proposti, in relazione all'impatto sulle reti ecologiche e la connettività ecologica generale dell'area.

DOCUMENTO DI RISCONTRO ALLE OSSERVAZIONI SUI CONTENUTI DELLO STUDIO DI VALUTAZIONE TRASPORTISTICA DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA TRASMESSE DALLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE CON PROT.0237371 DEL 18/03/2021

Dall'analisi del documento presentato emergono le seguenti richieste:

RIVALUTARE L'IPOTESI TRASPORTISTICA C CONSIDERANDO L'INTERSEZIONE CON ROTATORIA TRA LA NUOVA TANGENZIALE E LA SP 467

A tale osservazione, fatta propria da Arpae Sac nell'ambito della CDS Istruttoria con la richiesta integrazione n. 13 dell'ALLEGATO A ".....Rimodulare le simulazioni riferite all'ipotesi progettuale di tracciato denominata "alternativa C" prevedendo un'intersezione con rotatoria tra la nuova tangenziale e la SP467 superato l'abitato di Fogliano in direzione Reggio Emilia; rispetto a tale soluzione si chiede inoltre di implementare le simulazioni e le valutazioni relativamente a tutti i dati trasportistici riportati nell'elaborato confrontandoli con quelli relativi alle altre alternative di progetto....", la Provincia ha dato riscontro con la seguente controdeduzione

Si concorda che nell'alternativa C la realizzazione di una rotatoria fra la variante a la SP467 a sud di Due Maestà potrebbe modificare i risultati dell'analisi di questa alternativa. Per questo si è proceduto a simulare il tracciato C', che corrisponde in tutto con l'itinerario C, salvo che per l'inserimento di una nuova rotatoria con la SP467 a sud di Due Maestà. I risultati della simulazione dell'alternativa C' sono riportati nello studio allegato "Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato". La sintesi dello studio indica che l'alternativa C' è leggermente migliorativa rispetto all'alternativa C in termini di riduzione dei flussi sulla SP467, ma ripresenta gli stessi problemi dovuti all'attestamento nella rotatoria esistente sulla Tangenziale sud/est. La gerarchia fra le alternative, in termini di efficacia trasportistica, non cambia passando dalla C alla C', che rimane chiaramente dominata dall'alternativa A.

Si allega nuovamente lo studio presentato in sede di presentazione delle integrazioni per una più veloce consultazione (003-PDXXRT01_21_5010 Valut_ trasportistica_alternative_tracciato).

OSSERVAZIONE SULLE IPOTESI DI STRALCI FUNZIONALI PER IL TRACCIATO A (PROGETTO)

A tale osservazione, fatta propria da Arpae Sac nell'ambito della CDS Istruttoria con la richiesta integrazione n. 4 dell'ALLEGATO A " Con riferimento a quanto riportato a pag 1-3 del quadro progettuale del SIA si chiede di chiarire se per l'infrastruttura in progetto si prevede una realizzazione per stralci ed in particolare se è prevista la messa in esercizio di tratti stradali differenti in tempi successivi o se invece si prevede la messa in esercizio dell'infrastruttura nel suo complesso, una volta realizzate tutte le opere necessarie. Nel caso si preveda la possibile messa in esercizio in tempi diversi occorre implementare adeguatamente il SIA e lo studio viabilistico considerando anche tale scenario" la Provincia ha dato riscontro con la seguente controdeduzione.

Con Prot. N. 0073039 del 23/03/2021 la Provincia ha trasmesso al Comune di Reggio Emilia la proposta di esecuzione dell'opera mediante due lotti funzionali in coerenza con la disponibilità finanziaria definita negli strumenti di programmazione del Comune. La realizzazione del progetto per lotti, definita nelle tempistiche con l'amministrazione Comunale, consentirà di completare l'opera e provvedere alla messa in esercizio della stessa nella sua totalità prevedendo la realizzazione dei lavori senza soluzione di continuità tra i due lotti. Si rimarca infine la volontà della Scrivente di vincolare la messa in esercizio dell'opera alla completa realizzazione della stessa fino allo svincolo di collegamento con la tangenziale Sud Est SP 114.

OSSERVAZIONI SULLE VALUTAZIONI ECONOMICHE

In merito all'ultima osservazione presentata sugli aspetti prettamente economici legati alla realizzazione delle opere per il tracciato tracciato A e per il tracciato alternativo C, eletto dalle Associazioni come soluzione preferibile al tracciato di progetto, preme evidenziare come il costo dell'opera debba essere desunto da una valutazione approfondita degli aspetti tecnici connaturati alla realizzazione dell'infrastruttura che solo un progetto a livello definitivo come quello depositato per il tracciato A con il relativo piano parcellare d'esproprio, l'analisi delle interferenze, la valutazione degli aspetti di incidenza sull'ambiente (aria, acqua, rumore...), può fornire.

Va ribadito inoltre che la scelta del tracciato non può essere mutuata da sole considerazioni di carattere economico ma da una approfondita analisi costi - benefici quale l'Analisi Multicriteria condotta dall'Amministrazione Comunale nel 2015, che ha rappresentato la base dei successivi approfondimenti ed integrazioni in termini trasportistici, ambientali, tecnici presentati in sede di progettazione e nella successiva fase di presentazione delle integrazioni in sede di PAUR.

Controdeduzioni Osservazioni Comitato Fogliano – Due Maestà per la Tangenziale, dal Centro Sociale Fogliano e dal Gruppo Sportivo Fogliano

Facendo seguito alle osservazioni pervenute in sede di Conferenza Istruttoria del Procedimento di PAUR relativo alla Tangenziale di Fogliano – Due Maestà, dal Comitato Fogliano – Due Maestà per la Tangenziale, dal Centro Sociale Fogliano e dal Gruppo Sportivo Fogliano, preme sottolineare come le criticità evidenziate siano state puntualmente evidenziate nell'ambito degli elaborati del progetto definitivo a testimonianza della presenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (**IMPERATIVE REASONS OF OVERRIDING PUBLIC INTEREST**) che hanno condotto alla decisione di realizzare una infrastruttura in variante all'attuale SP 467R.

Il progetto della Tangenziale di Fogliano – Due Maestà rappresenta infatti il completamento di una serie di azioni promosse dalle Amministrazioni Comunali e Provinciale a partire dal 2008, nell'ambito della previsione di un accordo di programma di ampio respiro finalizzato alla realizzazione di opere di riorganizzazione del tratto di S.P. 467R compreso tra la città di Reggio Emilia e il distretto ceramico di Casalgrande. Pur nella diversità dei contenuti, tali azioni progettuali hanno come obiettivo prioritario la riqualificazione dei territori delle frazioni che insistono sulla strada provinciale, sia sotto il profilo della sicurezza della circolazione e promozione di dinamiche di mobilità sostenibile, sia sotto quello ancor più rilevante della implementazione delle azioni di tutela della salute dei cittadini, a garanzia di una migliore qualità di vita, e della promozione dello sviluppo del tessuto economico di prossimità. Nel corso degli ultimi anni, pur nella ristrettezza delle risorse economiche a disposizione delle amministrazioni territoriali, a dimostrazione del costante e sempre rinnovato interesse delle stesse per la promozione di forme di mobilità ecosostenibile e di tutela della salute pubblica, Comuni e Provincia hanno attuato diversi interventi per la realizzazione di tratti di ciclabili in fregio alla SP467 oltre ad interventi puntuali di messa in sicurezza delle intersezioni tra viabilità ad alto scorrimento e viabilità locale. Tali azioni progettuali pur nella loro estrema importanza ai fini della promozione della sicurezza delle utenze deboli nell'ambito del territorio delle frazioni, non possono da sole dare soluzione completa alle criticità che gli abitanti di questi nuclei urbani hanno evidenziato nel corso degli anni, quali l'incompatibilità del traffico veicolare con la vita della frazione, in termini di sicurezza degli attraversamenti, qualità dell'aria, inquinamento acustico, frammentazione del territorio. Per quanto attiene al territorio compreso tra Reggio Emilia e Bosco di Scandiano, le Amministrazioni Comunale e Provinciale ritengono infatti che solo la realizzazione di una viabilità alternativa, deputata ad accogliere il traffico di attraversamento che ad oggi costituisce più della metà del carico veicolare insistente sulla S.P. 467, possa costituire il motore per la risoluzione delle problematiche ampiamente riscontrate e per la conseguente promozione di una serie di opere di riqualificazione urbana su scala minore nell'ambito delle intercluse frazioni di Fogliano e Due Maestà; in termini più specifici, esso costituirebbe il volano per un programma di riorganizzazione dei nuclei residenziali quale atto di riurbanizzazione di un territorio che ha perduto da tempo la propria identità di luogo. Allo stato attuale, l'immagine che ci appare nel viaggio lungo la strada provinciale 467R, è quella comune a molte frazioni della provincia: lo sviluppo caotico e discontinuo di aggregati urbani, in cui l'arteria infrastrutturale si insinua come una ferita all'interno del tessuto edificato, innalzandosi come limite invalicabile a discapito dell'integrazione funzionale tra le attività sociali, economiche e culturali che costituiscono la risorsa nascosta di ogni paese del nostro territorio. L'impatto di tale elemento viario, fortemente disaggregante, appare quantomai devastante per il complesso di criticità ad esso correlate; nello specifico esse si traducono nell'impossibilità da parte dei cittadini di "vivere bene" il loro paese e non possono essere in alcun modo dissociate dalla attuale assenza di una alternativa alla strada provinciale esistente, quale asse territoriale di collegamento nord – sud.

In sinergia con la realizzazione della prevista Tangenziale di Fogliano – Due Maestà sono state programmate ulteriori azioni di disincentivazione dell'utilizzo della viabilità interclusa nel tessuto urbano da parte dei veicoli in attraversamento, quali ad esempio l'introduzione di limiti alla velocità compatibili con un contesto di tipo urbano oltre alla limitazione dell'accesso alle frazioni per i veicoli pesanti, finalizzati a promuovere e potenziare nel tempo un sistema di mobilità alternativa alle attuali dinamiche di circolazione, a beneficio della salute dei cittadini e della creazione di nuove relazioni tra i poli attrattori della vita della frazione (mobilità dolce verso le scuole del territorio, il centro sociale, i campi sportivi, la parrocchia, gli esercizi commerciali, gli spazi verdi). In sintesi, il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa. Nel corso degli anni il Comune di Reggio Emilia ha realizzato diversi interventi quali percorsi ciclabili e pedonali e altri interventi di mitigazione dell'impatto del traffico veicolare sulla

cittadinanza, ma la situazione è divenuta da tempo insostenibile nelle frazioni di Fogliano e Due Maestà.

In riferimento alla richiesta di prevedere un ulteriore collegamento tra la futura tangenziale e l'attuale SP467R, allo scopo di rendere fruibile il nuovo percorso anche al traffico locale, si evidenzia come nell'ambito delle analisi condotte per la valutazione dell'efficienza dell'infrastruttura sia stato prodotto un importante approfondimento sulla efficacia di una futura implementazione delle connessioni con il nucleo della frazione urbana. Tale soluzione, identificabile nell'analisi trasportistica come indagine di secondo livello (Soluzione A'), potrà essere attuata prevedendo la realizzazione con un intervento autonomo del raccordo previsto dallo studio trasportistico in modo da intercettare il più possibile il traffico di attraversamento a Fogliano e Due Maestà, al fine di migliorare significativamente i benefici derivanti dalla maggiore riduzione del traffico nei due abitati. Quest'ultimo raccordo, da considerarsi quale strada urbana di categoria EF3 (Regolamento Viario del Comune di Reggio Emilia), potrà essere realizzato dal Comune di Reggio Emilia in una fase immediatamente successiva alla realizzazione della tangenziale, come anticipato dall'Amministrazione nell' "ATTO DI INDIRIZZO FINALIZZATO ALLA SUCCESSIVA APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA VARIANTE ALLA SP 467R IN LOCALITÀ FOGLIANO-DUE MAESTA' IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" approvato con Delibera di Giunta Comunale N.39 del 10/03/2022.

Per quanto concerne poi la richiesta di dotare l'infrastruttura in progetto di un percorso ciclopedonale unitario e percorribile senza interruzioni per tutta l'estensione della nuova viabilità, al fine di connettere l'abitato di Fogliano con il sistema di piste ciclabili già realizzate dal Comune di Reggio Emilia e con le ulteriori tratte oggetto di futura realizzazione, si rimanda a quanto riscontrato ad Arpaesac nell'ambito dell'osservazione N.7 dell'ALLEGATO 1 che si riporta per chiarezza nel seguito unitamente al riscontro prodotto.

OSSERVAZIONE

“Negli elaborati si prevede la realizzazione di una “pista di servizio” posta tra la linea ferroviaria Sassuolo-Reggio Emilia e la tangenziale in progetto necessaria per effettuare gli interventi tecnici (Consorzio di Bonifica) nelle aree intercluse tra tali infrastrutture lineari. Tale pista - che negli elaborati presenta esclusivamente 2 “interruzioni” in corrispondenza del Canale di Secchia e del Rio Lavachiello - potrebbe in futuro costituire un tratto significativo di asse ad uso anche ciclopedonale di collegamento tra il Comune di Reggio Emilia e il Comune di Scandiano consentendo l'incremento della mobilità dolce, con conseguente riduzione degli spostamenti mediante autoveicoli, potenziando al contempo anche la fruibilità delle aree oggetto dell'intervento presso le quali si prevedono significativi interventi a verde, migliorando anche l'accessibilità all'oratorio di San Colombano, e potrebbe consentire, in futuro, di incentivare l'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie, anche in considerazione del potenziamento e riqualificazione delle linee ferroviarie Sassuolo - Reggio Emilia. Si chiede pertanto, nell'ottica di una possibile eventuale futura rifunzionalizzazione della “pista di servizio” ad uso ciclopedonale, di tenere in opportuna considerazione nel progetto in esame gli elementi necessari al fine di ottimizzare il progetto e minimizzare gli interventi richiesti in futuro per l'eventuale riconversione ad uso anche ciclopedonale della “pista di servizio” in progetto. Si chiede di rappresentare e descrivere adeguatamente la pista stessa negli elaborati”.

RISCONTRO

“Allo stato attuale gli strumenti di pianificazione, in particolare il Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2018), per il quale sono state aperte le fasi di consultazione nell'ambito del processo partecipativo, indicano le linee di indirizzo per lo sviluppo della rete di mobilità sostenibile individuando la priorità nel completamento e nel rinforzo dei principali collegamenti con le frazioni, prima fra queste il nucleo di Fogliano. La programmazione all'interno del Biciplan del completamento della Ciclovia 3, che prevede per complessivi 6.7 Km infrastrutture per la mobilità sostenibile in sede propria (percorsi ciclopedonali separati) dal confine comunale all'abitato della frazione di Fogliano e infrastrutture su carreggiata (cycle strip) lungo l'attraversamento dell'abitato della frazione, e le recenti opere attuate dal comune di Scandiano tra la frazione di Bosco e il suo centro porteranno all'attuazione di un corridoio Reggio – Scandiano di grande valore funzionale. La realizzazione della variante alla SP467R rappresenta un'opportunità importante per la qualificazione del traffico lungo la viabilità che ad oggi ha determinato in modo consistente la qualità della vita degli abitanti delle frazioni in termini di sicurezza e di salute. Il collegamento ciclopedonale in affiancamento alla strada

provinciale in parte già realizzato dal Comune nel corso degli anni, rappresenta una occasione di riqualificazione del nucleo urbano la cui efficacia sarà potenziata dalla interdizione al traffico pesante di attraversamento del tratto della SP467R in corrispondenza della frazione urbana, misura proposta dalla Provincia di Reggio Emilia nell'ambito del progetto della Tangenziale di Fogliano. In fase di progettazione avanzata da parte del Comune è poi il percorso ciclopeditonale lungo via A. Frank, inserito nell'intervento denominato "Connessioni sostenibili 3° Stralcio Potenziamento della rete ciclabile comunale e provinciale" e il cui cofinanziamento è stato definito da specifico accordo di programma. Per ciò che concerne l'ambito di intervento legato alla realizzazione della Tangenziale di Fogliano, ad oggi sono state definite ed inserite nel progetto porzioni di piste di manutenzione richieste dal Consorzio di Bonifica che consentiranno di raggiungere le tratte dei canali intercluse tra la linea FER e la tangenziale. Tali tratti, previsti ad oggi in stabilizzato, potranno essere collegati in futuro dal manufatto di attraversamento del Rio Lavachiello ed implementati nel trattamento del pacchetto di sottofondo e di finitura al fine di riconfigurare il tracciato quale percorso ciclopeditonale ad estensione della greenway del Rodano. Si rimanda per i dettagli agli elaborati progettuali che riportano in modo puntuale la conformazione planimetrica della pista di manutenzione definita sulla base delle esigenze del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale e delle richieste espresse da FER in ambito di verifica della completezza e in sede di CdS Istruttoria".

In chiusura preme ancora una volta sottolineare come la valutazione dell'alternativa denominata "Opzione 0" identificabile nella possibilità di non procedere alla realizzazione dell'opera, pur essendo prevista nell'ambito della valutazione di incidenza quale opzione da considerare nel novero dei tracciati alternativi alla soluzione individuata come preferibile, non può essere presa in considerazione per la natura stessa della necessità imperante connaturata alla realizzazione di una alternativa alla attuale viabilità provinciale in quanto il volume di traffico attuale non risulta più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa.

Controdeduzione osservazione 3

si chiede

di stralciare dal progetto l'area di proprietà per le motivazioni evidenziate nell'allegata perizia

CONTRODEDUZIONE :

*Si ribadisce che lo Studio di Incidenza è svolto secondo la normativa specifica vigente, e in coerenza con quanto descritto nell'atto della Commissione Europea citato nell'Osservazione (Comunicazione della Commissione "Gestione dei siti Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat)"). Al fine di considerare quanto osservato, si sono svolti ulteriori sopralluoghi nell'area. In riferimento al laghetto oggetto dell'Osservazione, presso l'area di compensazione "Centrale - Laghetto Eutrofico", segnalato come habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition, si ribadisce quanto riportato nella Valutazione di Incidenza, di cui si riporta un'estratto: l'area presenta scarsa naturalità a causa di una spinta manutenzione delle rive dell'invaso che risultano prive di vegetazione ripariale e di vegetazione idrofittica galleggiante o rizofittica sommersa. Nel sito non è possibile riscontrare alcuna vegetazione dulciacquicola idrofittica azonale, galleggiante riferibile all'alleanza Hydrocharition o rizofittica sommersa a dominanza di Potamogeton di grande taglia (Magnopotamion). Si ritiene che tale laghetto abbia perso buona parte delle caratteristiche ecologiche tipiche e la recinzione che ne delimita l'area impedisca alla fauna terrestre di utilizzare tale fonte idrica. L'unica nota positiva è la presenza di alberi ad alto fusto ben sviluppati, come i pioppi (*Populus* spp.), ed alcuni arbusti che circondano l'invaso, isolandolo, seppur in parte, dagli appezzamenti agricoli circostanti. Tale area è lambita dalla costruzione della nuova infrastruttura e rischia, se lasciata nelle condizioni attuali, di rimanere isolata fra ferrovia e tangenziale. In questa zona è invece auspicabile un intervento di riqualificazione che porti al ripristino delle caratteristiche naturali tipiche di questo habitat, creando una progressione vegetale simile a quelle naturali con il passaggio da uno strato erbaceo a quello arbustivo e poi arboreo; ed inoltre è opportuno che tale area sia collegata a quelle circostanti, anch'esse coinvolte nel progetto con interventi di rinaturalizzazione (aree a saliceto ripariale e aree a macchia barriera filtro). A questo fine, come illustrato nello Studio di incidenza e nella "Relazione tecnica e descrittiva opere a verde ed inserimento ambientale", sono previste associazioni e specie idonee all'intervento, il cui scopo è la ripresa della naturale evoluzione della vegetazione legata ad un invasore con anche la colonizzazione da parte della vegetazione idrofittica galleggiante. Una volta migliorata la formazione vegetale del sito, si verificherà spontaneamente l'utilizzo dell'invaso da parte della fauna anfibia e dell'avifauna legata alle zone umide. Analogamente per le aree circostanti con le quali il laghetto risulterà direttamente e facilmente connesso. Infine si evidenzia che le particelle indicate risulterebbero intercluse tra il nuovo asse stradale e la linea ferroviaria, non risultando possibile assicurare un accesso indipendente all'area.*

Controdeduzione osservazione 4

si chiede

“.....che non venga effettuato l'esproprio del nostro terreno adiacente al basso servizio, area da sempre utilizzata come orto familiare e frutteto (830 mq)”

CONTRODEDUZIONE :

L'acquisizione delle aree in oggetto è funzionale alla realizzazione delle opere di compensazione previste dal progetto di inserimento paesaggistico – ambientale pertanto non si ritiene accoglibile la richiesta .

“.....che venga effettuata una valutazione adeguata del terreno (3160 mq) irriguo, considerando che appartiene all'abitazione che, sprovvista di questo, subirebbe un importante deprezzamento.”

CONTRODEDUZIONE :

Le osservazioni inerenti al procedimento espropriativo saranno valutate in occasione dello svolgimento della fase inerente la determinazione dell'indennità che prevede la decorrenza di ulteriori termini per la presentazione di ogni elemento ritenuto utile al fine della stima dell'indennità definitiva; di conseguenza tali parti, inerenti appunto la valutazione dell'indennizzo economico conseguente all'esproprio e la relativa valutazione patrimoniale andranno definite nel procedimento che si svolge a latere, ai sensi degli artt. 53 commi 6 e 7 e 45 comma 3 della LR n. 24/2017 ed artt. 9 e segg. LR n. 37/2002.

“.....che l'area confinante con la strada pedonale-ciclabile venga recintata per garantire una minima sicurezza”

CONTRODEDUZIONE :

Alla luce delle richieste formulate in sede di Conferenza di Servizi Istruttoria dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, da FER s.r.l e dalla REGIONE EMILIA ROMAGNA - SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ SOSTENIBILE, si è proceduto ad apportare al progetto una serie di modifiche che hanno comportato una nuova impostazione planimetrica del tracciato della pista di manutenzione per quanto attiene ai tratti ricadenti all'interno della fascia di rispetto di FER, al fine di ridurre le criticità legate alle interferenze tra rete ferroviaria e pista; tale modifica ha comportato un sensibile allontanamento della pista dall'area di vostra proprietà non interessata dal procedimento espropriativo. Si ritiene pertanto che non sia necessaria la realizzazione di una recinzione a separazione della pista che, allo stato attuale non si configura come pista ciclopedonale ma come pista di servizio per le opere annuali di manutenzione dei cavi di Bonifica.

Si evidenzia oltremodo che, come riscontrato alla osservazione presentata da FER nella documentazione di cui all'ALLEGATO 1, qualora fosse in futuro ritenuta percorribile una scelta di conversione della pista di manutenzione, attualmente prevista, in una pista ciclopedonale, tale trasformazione della destinazione d'uso potrà essere attuata solo previa predisposizione, da parte dell'Amministrazione e lungo tutto il tracciato, delle opportune opere finalizzate a garantire la sicurezza della fruizione da parte degli utenti quali ad esempio la realizzazione di recinzioni o fasce arboreo-arbustive continue a separazione dell'area di sedime del percorso ciclopedonale dalla fascia di pertinenza di FER .

Controdeduzione osservazione 5:

si chiede

- *“.....recintare adeguatamente o comunque con le migliori modalità possibili le aree espropriate confinanti con la proprietà nel suo complesso nella quale abito, considerando che a fianco di un lato della stessa correrà una pista pedonale/ciclabile attualmente, sulle mappe pubblicate, denominata “pista di servizio”
Ciò a garanzia e ostacolo, sia a possibili intrusioni e sconfinamenti nel passaggio delle persone, di una necessaria riservatezza e speriamo maggiore sicurezza.
La recinzione inoltre garantirebbe una utile divisione degli spazi necessari per una corretta manutenzione degli stessi”*

CONTRODEDUZIONE :

Alla luce delle richieste formulate in sede di Conferenza di Servizi Istruttoria dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, da FER s.r.l e dalla REGIONE EMILIA ROMAGNA - SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ SOSTENIBILE, si è proceduto ad apportare al progetto una serie di modifiche che hanno comportato una nuova impostazione planimetrica del tracciato della pista di manutenzione, per quanto attiene ai tratti ricadenti all'interno della fascia di rispetto di FER al fine di ridurre le criticità legate alle interferenze tra rete ferroviaria e pista; tale modifica ha comportato un sensibile allontanamento della pista dall'area di vostra proprietà non interessata dal procedimento espropriativo. Si ritiene pertanto che non sia necessaria la realizzazione di una recinzione a separazione della pista che, allo stato attuale non si configura come pista ciclopedonale ma come pista di servizio per le opere annuali di manutenzione dei cavi di Bonifica. Si evidenzia oltremodo che, come riscontrato alla osservazione presentata da FER nella documentazione di cui all'ALLEGATO 1, qualora fosse in futuro ritenuta percorribile una scelta di conversione della pista di manutenzione, attualmente prevista, in pista ciclopedonale, tale trasformazione della destinazione d'uso potrà essere attuata solo previa predisposizione delle opportune opere finalizzate a garantire la sicurezza della fruizione da parte degli utenti quali recinzioni di separazione lungo il tracciato.

- *installare barriere antirumore almeno nei punti in cui il passaggio degli autoveicoli è più vicino all'abitazione*

Dalla documentazione di impatto acustico allegata al PAUR si desume come la realizzazione di barriere antirumore non sia necessaria in quanto sono rispettati i limiti previsti dalla vigente normativa. Si precisa che nell'ambito del procedimento per realizzazione dell'opera, come indicato negli elaborati di Studio di Impatto Ambientale (091_PDIART01_21_5010) è stato previsto un piano di monitoraggio delle fasi Ante Operam, In Corso d'Opera e Post Operam finalizzato alla verifica di quanto simulato nell'ambito degli studi effettuati al fine di verificare la necessità, ad oggi non emersa, di predisposizione di elementi di mitigazione, compatibili con i vincoli ambientali esistenti.

- *riconsiderare con gli enti preposti il punto di raccolta dei rifiuti attualmente collocato all'inizio del viottolo esistente e coincidente o sovrapponibile alla pista di servizio*

Si rimanda alla fase di progettazione esecutiva la definizione di una soluzione logistica il più possibile funzionale e rispondente alle esigenze manifestate dal proprietario in coerenza con quanto verrà richiesto dagli enti preposti al servizio raccolta rifiuti.

- *verificare che il suddetto viottolo dal quale entrano ed escono gli autoveicoli e vari mezzi di trasporto da e per l'abitazione nel suo complesso sarà effettivamente da condividere con gli utenti della pista pedonale-ciclabile. E' possibile questo?*

Il viottolo di accesso all'abitazione nella configurazione attualmente proposta nell'ambito della fase di presentazione delle integrazioni al progetto in ambito di procedimento di PAUR sarà solo in minima parte coinvolto dal transito dei veicoli di proprietà del Consorzio di Bonifica per le opere di manutenzione programmate o per risolvere problematiche contingenti alla gestione dei rii/cavi interessati dal progetto. Si ribadisce che tale pista non rappresenta un percorso ciclopedonale a servizio delle utenze deboli, nè ad oggi rappresenta una nuova rete di mobilità sostenibile. L'accesso sarà pertanto autorizzato solo agli Enti coinvolti nella gestione delle strutture e opere a verde intercluse tra la nuova viabilità e la rete ferroviaria (Comune, Provincia, Consorzio di Bonifica e FER).

- *valutare se il viottolo per permetterci di uscire dall'abitazione (come appare nelle mappe pubblicate) non si immetta sulla strada principale in un punto magari troppo vicino alla rotonda. Così a me sembra.*

La viabilità di accesso all'abitazione si innesta sulla SP66 ad una distanza di 38m rispetto al bordo esterno della corona della nuova rotatoria; tale distanza è superiore a quanto previsto dal DECRETO 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", che al punto 7.1 "Accessi alle strade extraurbane" prescrive il rispetto di una distanza minima fra accesso e intersezione pari a 30m, per un accesso privato su strada di categoria F locale extraurbana.

Si precisa che la classificazione della strada SP66 è contenuta nella delibera di giunta provinciale n. 17 del 2013 "Classificazione delle strade provinciali ai sensi del nuovo codice della strada".

- *immaginando il viottolo di accesso all'abitazione un proseguimento della pista di servizio alias pista pedonale/ciclabile e diventando la Provincia proprietaria della pista, a chi sarà affidata la manutenzione ordinaria e/o ad esempio la pulizia in caso di neve?*

Rientrando tale accesso nell'ambito della proprietà della Provincia in qualità di soggetto attuatore, anche le attività manutentive saranno a carico dello stesso ente.

- *revocare nel momento in cui l'esproprio diventerà esecutivo, la tassa del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale*

A seguito del frazionamento funzionale alla conclusione della procedura di acquisizione delle aree e che verrà attuato al completamento delle opere, sarà compito del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale rideterminare il canone e quantificare l'ammontare delle tasse

- *a compensazione della demolizione del ponte/passaggio costruito per il passaggio dei mezzi pesanti che consegnano il combustibilela richiesta di predisposizione di quanto necessario per allacciare eventualmente in futuro gas e acqua del servizio pubblico*

Il nuovo accesso verrà realizzato con tutti i requisiti connaturati al precedente accesso; si valuterà in fase esecutiva di inserire le predisposizioni per un futuro collegamento alla rete acqua e gas con gli enti gestori del servizio

Controdeduzione osservazione 6

si chiede

“..... A) I terreni di proprietà dei sottoscritti.....

- a. mappale 384 intestato a xxxxx: spostamento dell'area non espropriata dal lato Sud/Ovest al lato Nord/Est. Nel determinare la nuova linea di confine che si pensa possa arrivare fino alla ferrovia per costituire un sol corpo chiederemmo di prescindere dalla diversa intestazione dei mappali
- b. mappale 8 intestato a xxxxx: non espropriare la striscia parallela alla ferrovia ad est della casa; Questo terreno unitamente all'altro, intestato al medesimo, risultante dalla modifica richiesta al punto 1) verrebbe donato al xxxxx

B) Bacino di laminazione. Si fa presente che il piano della casa è inferiore al livello della strada Via Anna Frank. Con piogge abbondanti il cortile si allaga per difficoltà di scolo. Preoccupa pertanto che la costruzione del bacino così vicino alla casa possa aggravare la situazione.

C) Si ritiene importante la realizzazione di opere per il contenimento dell'inquinamento acustico in prossimità dell'abitazione, anche considerando la vicinanza della ferrovia Reggio Sassuolo che ha visto un forte incremento del transito dei treni

D) Mappale 257 intestato a xxxxx. Si fa presente che vicino al prefabbricato (C2) c'è un pozzo (a camicia per circa 10 metri e poi un tubo in ferro) per l'irrigazione del podere

CONTRODEDUZIONE :

A) Come si può evincere dagli elaborati di progetto trasmessi nell'ambito della presente fase di produzione di integrazioni, in particolare nell'elaborato planimetrico (026_PDIDB002_21_5010) le osservazioni 1 e 2 che presuppongono lo spostamento del bacino di laminazione, sono state accolte.

B) Si considera accolta l'osservazione di cui al punto B in virtù della scelta progettuale di procedere allo spostamento del bacino di laminazione N. 2 di cui al punto A.

C) Dalla documentazione di impatto acustico allegata al PAUR si desume come la realizzazione di barriere antirumore non sia necessaria in quanto sono rispettati i limiti previsti dalla vigente normativa. Si precisa che nell'ambito del procedimento per realizzazione dell'opera, come indicato negli elaborati di Studio di Impatto Ambientale (091_PDIART01_21_5010) è stato previsto un piano di monitoraggio delle fasi Ante Operam, In Corso d'Opera e Post Operam finalizzato alla verifica di quanto simulato nell'ambito degli studi effettuati al fine di verificare la necessità, ad oggi non emersa, di predisposizione di elementi di mitigazione, compatibili con i vincoli ambientali esistenti.

D) Come si può evincere dalla planimetria 032 – PDSTB002_21_5010 il pozzo indicato non sarà interessato dal passaggio dell'infrastruttura.

Controdeduzione osservazione 7

si chiede

- *in riferimento a quanto rinvenibile nell'elaborato PDESB00120 'Inquadramento dell'intervento – Planimetria catastale', l'esproprio ipotizzato interessa ben 7 dei poderi di proprietà della Fondazione:*

- i terreni di cui al Fg. 254 mapp. 110-112-121 (rif. Tratto Nord) e Fg. 269 mapp. 55 risulterebbero espropriati per circa il 50% e oltre della Superficie (in taluni casi il 98,3 %), determinando nell'ipotesi prospettata per effetto della presenza di fossi e canali (Canale di Secchia) con scarpate, la creazione di aree residue/intercluse/difficilmente accessibili (o addirittura intercluse) con conseguente significativa perdita di valore delle stesse in relazione a eventuali future compravendite/locazioni agricole: si osserva pertanto che parrebbe necessario estendere l'esproprio alla totalità dei mappali interessati.

Trovandosi poi i mappali Fg. 110-112 all'interno del SIC si propone che gli stessi possano essere compresi nel progetto complessivo di mitigazione paesaggistica e ambientale dell'opera e a tale scopo segnaliamo la disponibilità della Fondazione a collaborare alla manutenzione e gestione degli stessi;

CONTRODEDUZIONE :

Non si ritiene accoglibile la richiesta di acquisizione degli interi mappali in quanto per essi non risulta compromessa l'accessibilità. Come si può evincere dall'elaborato planimetrico 027 - PDIDB003_21_5010 il progetto prevede infatti opere di scavalco del Canale di Secchia in corrispondenza delle aree succitate.

- i terreni di cui al Fg. 269 mapp. 55-60 risulterebbero espropriati per circa il 76% e il 30% della Superficie ma, per effetto del 'taglio centrale del mapp. 60 si determinerebbe la creazione di aree residue lato ferrovia/intercluse/difficilmente accessibili (o intercluse) con perdita di valore delle stesse in relazione a eventuali future compravendite/locazioni agricole: si osserva pertanto che parrebbe necessario estendere l'esproprio alla totalità dei mappali interessati;

CONTRODEDUZIONE :

Come si può evincere dall'elaborato planimetrico catastale N. 075 PDESB001_21_50, le linee di indirizzo che hanno conformato il procedimento di acquisizione delle aree coinvolte dall'intervento, hanno portato ad un parziale accoglimento della richiesta, limitatamente alla porzione delle particelle 55-60 che risultano intercluse tra la linea FER e l'infrastruttura in progetto.

- il terreno di cui al Mapp. 67 intercluso fra l'area oggetto di esproprio e la ferrovia risulterebbe intercluso, poco accessibile; se ne propone pertanto l'inserimento fra le aree da espropriare;

CONTRODEDUZIONE :

Come si può evincere dall'elaborato planimetrico catastale N. 075 PDESB001_21_50 la proposta è stata parzialmente accolta per la parte del mapp.67 che, per dimensioni e localizzazione, risulta difficilmente accessibile ai fini della pratica agricola.

- per quanto riguarda l'area oggetto di occupazione temporanea (cantiere) pure collocata sul terreno Fg. 269 Mapp. 67, si ravvisa che la stessa potrebbe essere meglio collocata sul lato opposto della strada in progetto, anche in relazione a eventuali futuri utilizzi da parte dell'Ente, nonché allo scopo di non interessare l'ambito del campo da calcio.

CONTRODEDUZIONE :

La previsione di un cantiere operativo nell'area individuata è essenziale per l'andamento dei lavori; la posizione eletta si può considerare ottimale rispetto alla collocazione proposta dalla Fondazione in quanto essa risulta maggiormente confinata rispetto alle attività presenti nell'area circostante. Va comunque evidenziato come nel piano di monitoraggio sia previsto un campionamento sui terreni nella fase ante operam e post operam che consentirà di mettere in campo tutte le attività necessarie per la restituzione del terreno occupato alle condizioni favorevoli al suo impiego ai fini agricoli.

Obbligo dell'Appaltatore sarà infatti il ripristino delle aree di cantiere che dovrà avvenire tramite:

- verifica preliminare dello stato di eventuale contaminazione del suolo e successivo risanamento dei luoghi;*
- ricollocamento del terreno vegetale accantonato in precedenza;*
- ricostituzione del reticolo idrografico minore allo scopo di favorire lo scorrimento e l'allontanamento delle acque meteoriche;*
- eventuale ripristino della vegetazione tipica del luogo.*

- “.....In subordine si chiede di estendere l'esproprio alla parte di mappale 67 fino al campo da calcio, essendo assai problematico riproporre un uso agricolo per la stessa dopo lo svolgimento del cantiere (come pure un utilizzo differente vista l'esiguità degli spazi a disposizione). Si vedano per una migliore esplicitazione gli Allegati grafici 1-2 in cui sono campite con tratteggio rosso le aree per cui si chiede estensione dell'area espropriata .*

CONTRODEDUZIONE :

In linea con quanto già evidenziato in precedenza la proposta è stata parzialmente accolta per la parte del mapp.67 che, per dimensioni e localizzazione, risulta difficilmente accessibile ai fini della pratica agricola mentre per la parte residua il monitoraggio previsto su terreni nella fase ante operam e post operam consentirà di mettere in campo tutte le attività necessarie per la restituzione del terreno occupato alle condizioni originarie e comunque favorevoli al suo impiego ai fini agricoli.

- *“.....si evidenzia segnalare una necessità più generale, di grande importanza per le famiglie, i bambini e i giovani della frazione di Fogliano: poter avere accesso e possibilità di fruizione delle aree di compensazione e mitigazione della nuova viabilità tramite opportuni percorsi ciclopeditoni continui di collegamento e raccordo fra le stesse e fra esse e le zone dell’abitato. Per esempio sarebbe opportuno prevedere che il percorso ciclopeditono sul mappale 112 possa proseguire oltre il fosso sul mappale 121 e che all'altezza della futura strada di accesso alla stazione vi sia una soluzione per collegare questa con via Campana creando così un collegamento ciclopeditono tra l'abitato e la pista ciclabile di previsione.*

CONTRODEDUZIONE :

Tale richiesta, già formulata da Arpa Sac nell'ambito della richiesta di integrazioni trasmessa in data 18/05/2021 trova risposta in quanto evidenziato alla luce di un'approfondito confronto con l'Amministrazione Comunale. Si riporta pertanto la risposta di controdeduzione contenuta anche nell'ALLEGATO 1 ad inquadramento generale dei contenuti della programmazione attuata dalla stessa nell'ambito del Piano della Mobilità Sostenibile. “.....Allo stato attuale gli strumenti di pianificazione, in particolare il Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2018), per il quale sono state aperte le fasi di consultazione nell'ambito del processo partecipativo, indicano le linee di indirizzo per lo sviluppo della rete di mobilità sostenibile individuando la priorità nel completamento e nel rinforzo dei principali collegamenti con le frazioni, prima fra queste il nucleo di Fogliano. La programmazione all'interno del Biciplan del completamento della Ciclovía 3, che prevede per complessivi 6.7 Km infrastrutture per la mobilità sostenibile in sede propria (percorsi ciclopeditoni separati) dal confine comunale all'abitato della frazione di Fogliano e infrastrutture su carreggiata (cycle strip) lungo l'attraversamento dell'abitato della frazione, e le recenti opere attuate dal comune di Scandiano tra la frazione di Bosco e il suo centro porteranno all'attuazione di un corridoio Reggio – Scandiano di grande valore funzionale. La realizzazione della variante alla SP467R rappresenta un'opportunità importante per la qualificazione del traffico lungo la viabilità che ad oggi ha determinato in modo consistente la qualità della vita degli abitanti delle frazioni in termini di sicurezza e di salute. Il collegamento ciclopeditono in affiancamento alla strada provinciale in parte già realizzato dal Comune nel corso degli anni, rappresenta una occasione di riqualificazione del nucleo urbano la cui efficacia sarà potenziata dalla interdizione al traffico pesante di attraversamento del tratto della SP467R in corrispondenza della frazione urbana, misura proposta dalla Provincia di Reggio Emilia nell'ambito del progetto della Tangenziale di Fogliano. In fase di progettazione avanzata da parte del Comune è poi il percorso ciclopeditono lungo via A. Frank, inserito nell'intervento denominato “Connessioni sostenibili 3° Stralcio Potenziamento della rete ciclabile comunale e provinciale” e il cui cofinanziamento è stato definito da specifico accordo di programma. Per ciò che concerne l'ambito di intervento legato alla realizzazione della Tangenziale di Fogliano, ad oggi sono state definite ed inserite nel progetto porzioni di piste di manutenzione richieste dal Consorzio di Bonifica che consentiranno di raggiungere le tratte dei canali intercluse tra la linea FER e la tangenziale. Tali tratti, previsti ad oggi in stabilizzato, potranno essere collegati in futuro dal manufatto di attraversamento del Rio Lavachiello ed implementati nel trattamento del pacchetto di sottofondo e di finitura al fine di riconfigurare il tracciato quale percorso ciclopeditono ad estensione della greenway del Rodano”

Controdeduzione osservazione 8

si chiede

“.....che l'oratorio sia possibile un accesso pedonale da Via Campana (mediante sottopasso ciclo-pedonale o altra soluzione) in quanto l'accesso attualmente previsto (svincolo dalla tangenziale di circa 50 m che può essere utilizzato solo per i mezzi per la manutenzione del verde e dello stabile (vedi Tav 2 allegata) non soddisfa le esigenze dell'uso di questo oratorio. Infatti questo edificio viene utilizzato nei mesi di maggio e ottobre per la recita del Rosario, preceduto da una processione di fedeli che inizia dalla chiesa parrocchiale”

CONTRODEDUZIONE :

Premesso che, come si può evincere dalla tavola di progetto N.033 - PDSTB003_21_5010, permane in capo alle Amministrazioni provinciale e Comunale la volontà di potenziare in futuro la funzionalità della viabilità in variante alla SP467R con l'introduzione di un'ulteriore collegamento viario e relativa intersezione a rotatoria in corrispondenza della stazione di Fogliano nell'ambito di un progetto di riqualificazione e messa in esercizio della stessa, e che tale collegamento renderà in futuro immediatamente fruibile ed accessibile l'area dell'oratorio, si evidenzia che allo stato attuale l'Amministrazione Provinciale si impegnerà a definire in sede di progettazione esecutiva specifiche modalità di attraversamento dell'infrastruttura viaria per i periodi indicati dalla Parrocchia, anche con l'eventuale creazione di un varco di accesso regolato da sbarre.

ALLEGATO C

**Controdeduzioni della Conferenza di Servizi alle
osservazioni contenenti rilievi di natura ambientale**

TEMA A) STUDIO DI INCIDENZA

A.1 Premesse (OSSERVAZIONE 1A)

- **Declino allarmante degli Habitat e delle specie degli ambienti agricoli**
- **Riduzione drastica dell'habitat 6510 "praterie magre da fieno a bassa latitudine"**
- **Consumo di suolo**

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.C.5, nelle valutazioni del punto 4.A.2.5 ed al punto 4.C

A.2 Inquadramento normativo (OSSERVAZIONE 1A)

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.C.1 e 2.C.5, nelle valutazioni dei punti 4.A.2.1 e 4.A.2.5 ed al punto 4.C

A.3 Descrizione dell'intervento in progetto (OSSERVAZIONE 1A)

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.B e 2.C.5 nelle valutazioni del punto 4.A.2.5 ed al punto 4.C

A.4 Descrizione dell'area di intervento del Sito (OSSERVAZIONE 1A, 3)

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.C.5 nelle valutazioni del punto 4.A.2.5 ed al punto 4.C

A.5 Descrizione delle interferenze tra le opere previste ed il sistema ambientale e valutazione della significatività dell'incidenza ambientale del progetto (OSSERVAZIONE 1A, 3)

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.C e specificatamente nel punto 2.C.2, 2.C.5 e 2.C.13, e nelle valutazioni del punto 4.A.2.5

A.6 Descrizione delle eventuali ipotesi progettuali alternative (OSSERVAZIONE 1A)

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.C.1 e 2.C.5, e nelle valutazioni dei punti 4.A.2.1 e 4.A.2.5

A.7 Misure di mitigazione e di compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste (OSSERVAZIONE 1A, 3)

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.C.1 e 2.C.5, e nelle valutazioni dei punti 4.A.2.1 e 4.A.2.5

Oltre a quanto sopra indicato in risposta alle OSSERVAZIONI 1A e 3 si evidenzia inoltre rispetto ai seguenti tematismi che:

DECLINO ALLARMANTE DEGLI HABITAT E DELLE SPECIE DEGLI AMBIENTI AGRICOLI

Il declino degli habitat e delle specie animali e vegetali nelle aree di pianura, dovuto soprattutto alla diffusione dell'agricoltura intensiva ed al consumo di suolo da parte degli insediamenti abitativi e produttivi, è un problema reale e diffuso nel territorio della Pianura Padana.

Il contrasto all'impoverimento generalizzato della biodiversità nelle aree agricole è stato, peraltro, oggetto di diverse disposizioni regolamentari volte alla tutela degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio agrario, nonché di specifici fondi comunitari che hanno previsto incentivi economici per interventi di rinaturalizzazione (es. P.S.R.).

In tale contesto di perdita generalizzata degli habitat in pianura, si registra la riduzione sul territorio regionale anche dei prati stabili polifiti che costituiscono degli ambienti seminaturali gestiti per ricavarne fieno, ma, contemporaneamente, costituiscono ambienti di pregio naturalistico in quanto ospitano specie vegetali e animali di un certo interesse.

La loro tutela, però, risulta spesso difficile e casuale in quanto possono venire trasformati in aree a seminativo dagli stessi agricoltori, qualora ritengano economicamente più vantaggioso e redditizio modificarne la tipologia di coltura agraria.

Per quanto concerne, invece, le altre aree agricole presenti nel sito, in considerazione del fatto che sono oggetto di un'agricoltura intensiva, sono da considerarsi aree degradate di scarso valore naturalistico e non svolgono assolutamente un'importante funzione ecologica e conservazionistica (altrimenti l'intera Pianura Padana intensamente coltivata sarebbe da considerare come un immenso biotopo naturale, ma, purtroppo, salvo rari lembi di naturalità mantenutisi nel tempo o ricreati artificialmente negli ultimi decenni, la situazione è molto diversa).

DRASTICA RIDUZIONE DELL'HABITAT 6510 "PRATERIE MAGRE DA FIENO A BASSA ALTITUDINE (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)"

Nell'area interessata dal tracciato della nuova Tangenziale di Fogliano sono presenti le seguenti aree a prato stabile:

- T1 e T4: zone in cui il prato polifita presente potenzialmente potrebbe essere ascritto all'Habitat 6510 in quanto contiene alcune delle specie caratteristiche dell'habitat; le aree T1 e T4 attualmente non sono sottoposte ad alcun vincolo di tutela e, quindi, il potenziale habitat identificato potrebbe scomparire, sia per il dinamismo della vegetazione stessa che per le eventuali scelte produttive dei proprietari dei prati polifiti.
- T2: già riconosciuto e cartografato come Habitat 6510 e tutelato nella ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo", non è interessato dalla realizzazione della nuova infrastruttura viaria.
- T3: individuato anche come area di compensazione, non presenta tutte le specie indicatrici dell'Habitat 6510 e contiene molte specie ruderali e, di conseguenza, non può essere ascritto all'Habitat 6510.

La nuova infrastruttura occuperà porzioni marginali degli appezzamenti caratterizzati da comunità vegetali riconducibili ad un habitat di interesse comunitario (il 3,7 % del totale delle superfici ad habitat 6510 potenziale e già riconosciuto presente all'interno della ZSC IT4030021): tali ambienti sono in parte interferiti dall'infrastruttura viaria e, in parte, dagli interventi di compensazione degli impatti.

Secondo quanto definito nel progetto, nelle aree individuate dove è presente potenzialmente l'habitat 6510, comprese nelle aree definite di compensazione, non verranno realizzate nuove formazioni vegetali, ma sarà preservato l'habitat potenziale esistente e sarà predisposto un piano di gestione che ne preveda lo sfalcio almeno una volta all'anno per evitarne la naturale evoluzione ad arbusteto.

Inoltre, il progetto prevede la creazione di una fascia a prato stabile, che unisca le due aree, nella quale sono previsti interventi atti a facilitare lo sviluppo di habitat analoghi (sia tramite la semina di una miscela di erbe selvatiche perenni, sia tramite lo spargimento del fiorume dai prati naturali delle aree attigue e dello scotico asportato dalla zona a prato direttamente interferita), nonché il loro mantenimento nel tempo.

Il progetto della tangenziale non interferisce con l'area individuata come habitat di interesse comunitario 6510 "Praterie magre da fieno a bassa altitudine" indicata nella Carta regionale degli habitat.

CONSUMO DI SUOLO E CONNESSIONI ECOLOGICHE

In merito alla frammentazione ecologica e alla connessione ecologica trasversale all'infrastruttura, si precisa che i sottopassi faunistici previsti sono ritenuti adeguati a consentire il transito di animali di varie dimensioni presenti nel Sito ZSC IT4030021.

In particolare, sono previsti 7 manufatti alle intersezioni con il reticolo idrografico minore, di dimensioni variabili da 800x1.200 mm (corsi d'acqua minori e fossi) a 3.000x2.500 mm (rio Valcavi, Fosso Francesca, Fossetta di Fogliano) e che si prestano ad essere usati come sottopassi faunistici perché hanno dimensioni sufficienti al passaggio della fauna; è, inoltre, prevista la modifica di un sovrappasso esistente per renderlo percorribile anche dalla fauna terrestre.

STUDIO DI INCIDENZA – INQUADRAMENTO NORMATIVO

Le Linee guida nazionali per la VInCA del 2019 non sono state ancora recepite dalla Regione Emilia-Romagna e, di conseguenza, non dispiegano ancora effetto nelle procedure di Vinca in corso.

A seguito della valutazione di incidenza regionale, il progetto è stato considerato caratterizzato da un'incidenza negativa e significativa in quanto l'incidenza negativa è stata rilevata e ne è stata riconosciuta anche la sua significatività.

In questi casi la normativa di Rete Natura 2000 non prevede che il progetto debba necessariamente essere respinto, ma, al contrario, prevede che si debba procedere con le ulteriori fasi del procedimento di Vinca che si concretizzano nella verifica della presenza dei seguenti elementi:

- gli IROPI (motivi imperativi di rilevante interesse pubblico),
- le soluzioni alternative,
- le misure di mitigazione,
- le misure di compensazione.

Solo al termine di questa fase del procedimento di Vinca, l'Autorità Vinca è in grado di decidere se respingere o ammettere il progetto, in quanto, se sussistono le suddette condizioni e cioè, se gli IROPI sono stati considerati presenti, se le soluzioni alternative non sono state valutate sufficientemente performanti e se le misure di mitigazione e di compensazione proposte sono state ritenute adeguate, il progetto può essere comunque ammesso, previa acquisizione del parere del MiTE, nonostante la presenza di incidenze negative significative nei confronti degli habitat e delle specie animali e vegetali presenti nel sito Natura 2000.

Nella fattispecie, l'Autorità Vinca ha provveduto a valutare tutti i sopracitati elementi prima di concludere la Valutazione di incidenza ed il progetto può essere realizzato.

STUDIO DI INCIDENZA – QUALITA' DEI CONTENUTI

I dati e le informazioni contenuti nello Studio di incidenza e nelle successive precisazioni ed integrazioni presentate sono stati considerati sufficienti dall'Autorità Vinca per poter effettuare la Valutazione di incidenza.

In particolare, i contenuti dello Studio di incidenza sono rispondenti alle procedure indicate nella Direttiva e il percorso logico seguito è coerente con essa, in quanto sono state individuate le interferenze e gli impatti sul sistema ambientale (uso di risorse naturali, fattori di alterazione morfologica del territorio e del paesaggio, fattori di inquinamento e di disturbo ambientale, ecc.), con specifico riferimento agli habitat ed alle specie interessati da ciascun impatto, la relativa significatività, le misure di mitigazione finalizzate a ridurli, nonché le misure di compensazione finalizzate a compensare gli impatti non mitigabili, assunto il preminente interesse pubblico dell'opera, attestato con adeguata documentazione dall'Autorità competente.

STUDIO DI INCIDENZA - DESCRIZIONE DELLE EVENTUALI IPOTESI PROGETTUALI

ALTERNATIVE

In riferimento all'analisi delle ipotesi progettuali alternative, la preliminare valutazione delle alternative svolta dal soggetto proponente e riportata sinteticamente nello Studio di incidenza, è stata integrata ed approfondita negli elaborati depositati a seguito dell'analisi delle Osservazioni pervenute, inserendo anche l'alternativa dell'Opzione 0.

Va rilevato, comunque, come nella complessiva valutazione delle alternative, sia da considerare non solo l'aspetto ambientale, ma anche la funzionalità e l'efficacia dell'intervento per il quale si richiede la valutazione e, in particolare, della sua capacità di raggiungere gli obiettivi per i quali è stato proposto e progettato, nonché di raggiungere un equilibrio tra costi e benefici, in relazione alla finalità dell'opera e degli effetti della stessa sulle "altre" componenti, quali la sicurezza stradale e la tutela della salute pubblica, relativamente agli effetti (acustici ed atmosferici) dell'intervento sulla popolazione residente nell'area attraversata.

Nel merito delle ipotesi alternative analizzate l'Autorità Vinca ha ritenuto che la soluzione adottata fosse la migliore, tenuto conto dell'efficacia e dell'efficienza delle varie infrastrutture prese in esame.

STUDIO DI INCIDENZA - MISURE DI MITIGAZIONE DELL'INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE

In merito alla supposta confusione tra mitigazioni e compensazioni, si evidenzia come nello Studio di incidenza siano state sempre trattate, descritte e quantificate separatamente.

Nel merito delle misure di mitigazione proposte l'Autorità Vinca ha ritenuto che le stesse fossero adeguate e sufficienti.

STUDIO DI INCIDENZA - MISURE DI COMPENSAZIONE DELL'INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE

Per quanto concerne la correttezza procedurale nell'individuazione delle misure di compensazione, relativamente alla considerazione che siano state "impropriamente" identificate già all'interno dello Studio di incidenza ed inserite nel Progetto, si sottolinea il fatto che lo stesso soggetto proponente possa ipotizzare che la Vinca di un progetto si possa concludere con un esito di incidenza negativa significativa e, quindi, possa già prevedere in fase progettuale le misure di compensazione che ritiene più opportune proporre per ridurre l'impatto dell'opera.

Trattandosi, inoltre, di compensazioni da realizzare su aree private, sussisteva anche la necessità che, a livello di progettazione definitiva, venissero già identificate le aree di esproprio, nonché descritte/progettate in maniera adeguata tutte le opere connesse all'intervento, comprese le aree di "ambientazione" (che nel caso in specie comprendono sia mitigazioni che compensazioni) in modo tale che il progetto esecutivo possa solo precisare nel dettaglio, ma non modificare in maniera significativa e sostanziale, quanto definito in sede di Vinca.

Nel merito delle misure di compensazione va rilevato che:

- la realizzazione di prati stabili di proprietà pubblica offre una maggiore garanzia di mantenimento nel tempo di questi habitat seminaturali che, al contrario, in caso di proprietà privata, possono essere più facilmente trasformati in seminativi o altro in funzione del contesto socio-economico del territorio in cui si trovano.
- le misure di compensazione non prevedono la trasformazione di prati stabili già esistenti in aree boscate o altri ambienti, ma, anzi, il loro mantenimento nel tempo.
- le aree individuate dal soggetto proponente sono state scelte tra quelle che potevano consentire un miglioramento ambientale più efficace rispetto alla situazione attuale.
- a fronte di un'area di circa 5 ha oggetto di occupazione da parte dell'infrastruttura viaria in esame, verranno realizzati interventi di compensazione per una superficie di oltre 10 ha, che ha comportato anche il conseguente ampliamento della ZSC IT4030021.

Ne consegue che l'Autorità Vinca ha ritenuto che le misure di compensazione proposte fossero adeguate e sufficienti.

MONITORAGGIO

Il monitoraggio ambientale ex-post, previsto nell'ambito del progetto presentato, è finalizzato alla verifica degli effetti significativi negativi, già ritenuti probabili in sede di Valutazione di incidenza, ma che necessitano di specifiche analisi qualitative e quantitative che solo in fase di esercizio dell'infrastruttura viaria in oggetto possono essere adeguatamente documentati.

E' del tutto evidente che lo scopo di tali verifiche non è propedeutico all'autorizzazione del progetto, quanto alla possibilità di poter adottare opportuni provvedimenti per realizzare eventuali ulteriori opere di mitigazione, qualora si riscontrassero criticità nella fase ordinaria di esercizio della tangenziale (es. barriere, sottopassi, rinverdimenti, piantumazioni, ecc.).

TEMA B) RETI DI COLLEGAMENTO ECOLOGICHE (OSSERVAZIONE 1A, 1B)

Si rimanda alle Controdeduzioni della Provincia di Reggio Emilia riportate nell'allegato B.

TEMA C) VALUTAZIONE TRASPORTISTICA DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO (OSSERVAZIONE 1C)

C.1 Richiesta di rivedere la valutazione trasportistica prevedendo per l'alternativa di tracciato denominata "C" una rotatoria tra la variante in progetto e la SP467 fuori dall'abitato di Fogliano

L'osservazione è sostanzialmente accolta prevedendo con gli elaborati integrativi presentati dal Proponente tra le alternative valutate l'ipotesi C' secondo quanto riportato al punto 2.B.3 e 2.C.1.

C.2 Possibile interruzione di uno stralcio funzionale dell'infrastruttura su via Anna Frank con conseguente sovraccarico di tale asse viario con quasi mille veicoli/ora.

In merito al tema sollevato con l'osservazione si tenga conto di quanto ha precisato la Provincia di Reggio Emilia con gli elaborati integrativi: si veda quanto riportato al punto 2.B.4.

C.2 Aspetti economici legati alla realizzazione delle opere

Le valutazioni in merito agli aspetti economici delle diverse alternative di tracciato sono sostanzialmente in capo al Proponente. Il Proponente nello studio d'impatto ambientale ha previsto l'analisi comparativa delle alternative sia dal punto di vista funzionale che considerando gli aspetti ambientali e sanitari per le diverse alternative di tracciato, riportata al punto 2.C.1. La Conferenza di Servizi ha valutato le alternative così come riportato al punto 4.A.2.1.

TEMA E) PISTA DI SERVIZIO E MOBILITA' CICLOPEDONALE (OSSERVAZIONE 2, 4, 5, 7)

L'osservazione è stata considerata nel punto 2.B.2

TEMA F) MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO ATTESO (OSSERVAZIONE 5, 6)

L'osservazione è stata considerata per quanto riportato al punto 2.C.7, nelle valutazioni del punto 4.A.2.8 e nella condizione ambientale al Provvedimento di VIA n. 1

TEMA G) ACCESSIBILITA' DELLE AREE INTERCLUSE (OSSERVAZIONE 7)

La Provincia, come ha illustrato nel dettaglio nelle proprie controdeduzioni (Allegato B), ha ampliato le aree che verranno espropriate al fine di migliorare l'accessibilità delle aree di proprietà intercluse non espropriate.

TEMA H) VERIFICA DELLE DIFFICOLTA' DI SCOLO DELLE ACQUE PRESSO L'AREA CORTILIVA DELL'ABITAZIONE IN RELAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DEL NUOVO BACINO DI LAMINAZIONE (OSSERVAZIONE 6)

L'osservazione è sostanzialmente accolta con lo spostamento del bacino di laminazione secondo quanto illustrato dalla Provincia nelle proprie controdeduzioni e recepito nella planimetria di progetto 026_PDIDB002_21_5010.

TEMA I) SPOSTAMENTO AREA DI CANTIERE (OSSERVAZIONE 7)

La Provincia, in qualità di Proponente, non ritiene accoglibile la proposta per le motivazioni riportate nelle specifiche controdeduzioni all'osservazione riportate nell'allegato B.

TEMA L) REALIZZAZIONE ACCESSO PEDONALE ALL'ORATORIO DI SAN COLOMBANO (OSSERVAZIONE 8)

La Provincia, in qualità di Proponente, ha considerato la proposta nelle proprie controdeduzioni all'osservazione riportate nell'allegato B, prevedendo per la fase di progettazione esecutiva specifiche soluzioni per l'accesso all'oratorio in occasione di specifici eventi religiosi.

ALLEGATO D

Controdeduzioni del Proponente alle osservazioni di carattere espropriativo

Invio via PEC

Spett.le

Regione Emilia-Romagna

**Servizio Valutazione Impatto e Promozione
Sostenibilità Ambientale**

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le

ARPAE SAC di Reggio Emilia

aoore@cert.arpa.emr.it

OGGETTO: Procedimento unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Capo III della L.R. 4/2018 al progetto “Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in comune di Reggio Emilia” presentato dalla Provincia di Reggio Emilia localizzato a Fogliano nel Comune di Reggio Emilia Prov (RE).

Trasmissione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai proprietari nell'ambito del procedimento per l'apposizione del vincolo espropriativo sulle aree interessate dal progetto, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 19 dicembre 2002, n. 37.

Con la presente il sottoscritto Ing. Valerio Bussei, legale rappresentante per quanto di competenza della Provincia di Reggio Emilia, in qualità di Responsabile Unico del Procedimento espropriativo per il progetto denominato “Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in comune di Reggio Emilia” è a trasmettere la documentazione in allegato, consistente nelle controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai proprietari delle aree interessate dal progetto in oggetto in risposta alla comunicazione dell'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per l'approvazione del progetto definitivo, con conseguente dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi degli artt. 9 e 16 della LR 37/2002, inviata tramite raccomandata (Prot. 3607 del 15/02/2021).

Allegati:

Osservazioni:

- Ditta 1 Prot 8789_2021_FG239 MAPP274-275-276-277-285
- Ditta 3 Prot 7940_2021_FG215 MAPP523
- Ditta 9 Prot 8801_2021_FG239 MAP83_84
- Ditta 12 e 14 Prot 9370_2021_FG239 MAPP88-89-127-128
- Ditta 13 Prot 8674_2021_FG239 MAP 126
- Ditta 21 Prot 7635_2021_FG239 MAPP163
- Ditta 22 e 23 Prot 9572_2021_FG254 MAP284-259-8-28-30-257-258
- Ditta 25 Prot 9533_2021_FG254 MAPP349-62

- Ditta 27 Prot 9356_2021_FG 254 MAPP110-112-121
- Ditta 41 Prot 9529_2021_FG254 MAPP190

Restando a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito si porgono i più cordiali saluti

Il Responsabile Procedimento Esproprio
e Dirigente
Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile,
Patrimonio ed Edilizia
Dott. Ing. Valerio Bussei

Documento sottoscritto in forma digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005.

“(da sottoscrivere in caso di stampa)

Si attesta che la presente copia, composta di n. ... fogli, è conforme in tutte le sue componenti al corrispondente atto originale firmato digitalmente conservato agli atti con n del

Reggio Emilia, lì..... Qualifica e firma”

Osservazione

presentata dalla [REDACTED] – (Ditta 1 del Piano Particellare), proprietaria delle aree indicate al Fg 239 MAPP274-275-276-277-285

si chiede

".....alla P.A di ricomprendere nelle aree di progetto e dunque oggetto di ablazione, contrassegnate con campitura tratteggiata di colore rosso-giallo nella tavola del medesimo progetto e catastale allegata alla presente anche i complementari sedimi di ragioni [REDACTED] riconducibili a modesti reliquati identificati catastalmente al foglio 239 Mappali 294-296-325 che possono essere inclusi dalla P.A. a supporto dell'opera pubblica ugualmente quali zona di mitigazione e/o di rispetto ovvero per servizi e/o vasche di laminazione o ancora per una più rilevante compensazione ambientale visto il gravoso impatto arrecato dal realizzando asse viario."

CONTRODEDUZIONE :

Le aree agricole, di cui al foglio 239 mappali 294-296-325, non possono essere inserite nel progetto di ambientazione né di compensazione della Tangenziale di Fogliano in quanto il limite fisico della ferrovia e della tangenziale sud est - SP114 li rendono poco funzionali o addirittura incompatibili, in virtù della loro ubicazione all'interno della fascia di rispetto della linea FER, con la creazione di un corridoio ecologico; l'accessibilità ai terreni non risulta peraltro compromessa dalla realizzazione dell'opera infrastrutturale.

Si ritiene pertanto di non accogliere la richiesta e demandare la valutazione delle osservazioni inerenti al procedimento espropriativo in occasione dello svolgimento della fase inerente la determinazione dell'indennità che prevede la decorrenza di ulteriori termini per la presentazione di ogni elemento ritenuto utile al fine della stima dell'indennità definitiva; di conseguenza tali parti, inerenti appunto la valutazione dell'indennizzo economico conseguente all'esproprio e la relativa valutazione patrimoniale andranno definite nel procedimento che si svolge a latere, ai sensi degli artt. 53 commi 6 e 7 e 45 comma 3 della LR n. 24/2017 ed artt. 9 e segg. LR n. 37/2002.

Osservazione

presentata dalla [REDACTED] – (Ditta 3 del Piano Particellare), in rappresentanza dei proprietari dell'immobile denominato Centro Polifunzionale Due Maestà e della relativa area di pertinenza condominiale indicata al Fg 215 MAPP523

si chiede di

".....Verificare se il piano particellare di esproprio intaccherà i due parcheggi di uso pubblico contraddistinti con il numero 1 della cartografia che di seguito si allega; in caso affermativo, predisporre il loro reintegro nell'ambito dell'area del Centro Polifunzionale Due Maestà, a carico dell'espropriato"

CONTRODEDUZIONE :

Come si può evincere dal piano particellare di esproprio di cui all'elaborato N. 075 PDESB001_21_5010, l'occupazione delle aree funzionali alla realizzazione della bretellina di bypass, quale parte integrante del progetto della Tangenziale di Fogliano, non intaccherà in alcun modo la superficie degli stalli ad uso pubblico dell'area del Centro Polifunzionale Due Maestà. Qualora, in corso di esecuzione delle opere, si rendesse necessario ampliare parzialmente l'area occupata per aspetti di ordine tecnico correlati alla realizzazione della scarpata, si provvederà ad

inserire nell'ambito del progetto la migliore soluzione per il reintegro dei posti auto.

OSSERVAZIONE:

".....Verificare la possibilità, nell'ambito dei lavori previsti dal progetto, di istituire il doppio senso di circolazione nello stradello di accesso al Centro Due Maestà da Via Martiri di Cervarolo; l'eventuale uscita su via Martiri di Cervarolo dovrà avvenire esclusivamente con svolta a destra (vedi punto 2 della cartografia allegata)"

CONTRODEDUZIONE :

Al fine di preservare le condizioni di sicurezza per la circolazione dei veicoli, data la prossimità della rotonda di via Martiri di Cervarolo, ed in particolare della nuova viabilità di bypass correlata al progetto della Tangenziale, alla viabilità di ingresso al comparto, la richiesta formulata non può essere accolta se non con grave pregiudizio della funzionalità dell'opera.

Le motivazioni sottese alla scelta operata dall'amministrazione comunale per la gestione del traffico interno al comparto sono da considerarsi infatti più che mai valide in considerazione del nuovo assetto viabilistico che lo snodo assumerà a fronte della realizzazione della tangenziale oggetto del presente procedimento.

OSSERVAZIONE:

".....di garantire che la superficie dell'area espropriata non andrà a modificare in riduzione gli indici edilizi del Comparto Polifunzionale due Maestà"

CONTRODEDUZIONE :

L'area censita al Foglio 215 e Mappale 552 (ditta 2/552 di cui alla planimetria allegata) è individuata dal RUE come "asp3 - ambiti specializzati per attività miste polifunzionali e commerciali" ed è inoltre contrassegnata con Scheda Speciale n. 5) di cui all'art. 43 co. 5 delle n. del RUE:

(5) area sita in località Buco del Signore, priva di capacità edificatoria, relativa al lotto individuato catastalmente al foglio 215, mappale 552, dove è ammessa la realizzazione di parcheggi pertinenziali a servizio delle attività insediate; il progetto delle aree dovrà prevedere adeguati interventi di ambientazione e mitigazione arborea; potranno essere realizzati elementi di copertura dei posti auto nel rispetto di quanto previsto nell'art. 2, Parte Prima, Capo F del REd.

Pertanto l'eventuale acquisizione dell'area in esame non comporta riduzione di capacità edificatoria, di cui essa è priva ai sensi del RUE vigente.

Osservazione

presentata dai [REDACTED] – (Ditta 9 del Piano Particellare), proprietari delle aree indicate al Fg 239 Fg 215 MAPP 83-84

si chiede

".....in merito alla comunicazione di avvio del procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla congruità dell'indennità di esproprio comunicata

Rimaniamo in attesa di vostro riscontro e di adeguamento economico che tenga conto del reale valore del bene sottratto e del danno arrecato sulla parte residuale"

CONTRODEDUZIONE :

Le osservazioni inerenti al procedimento espropriativo saranno valutate in occasione dello svolgimento della fase inerente la determinazione dell'indennità che prevede la decorrenza di ulteriori termini per la presentazione di ogni elemento ritenuto utile al fine della stima dell'indennità definitiva; di conseguenza tali parti, inerenti appunto la valutazione dell'indennizzo economico conseguente all'esproprio e la relativa valutazione patrimoniale, andranno definite nel procedimento che si svolge a latere, ai sensi degli artt. 53 commi 6 e 7 e 45 comma 3 della LR n. 24/2017 ed artt. 9 e segg. LR n. 37/2002.

Osservazione

presentata dai [REDACTED] – (Ditta 12-14 del Piano Particellare),
proprietari delle aree indicate al Fg 239 Fg 215 MAPP 88-89-127-128

si chiede

".....che non venga effettuato l'esproprio del nostro terreno adiacente al basso servizio, area da sempre utilizzata come orto familiare e frutteto (830 mq)"

CONTRODEDUZIONE :

L'acquisizione delle aree in oggetto è funzionale alla realizzazione delle opere di compensazione previste dal progetto di inserimento paesaggistico – ambientale pertanto non si ritiene accoglibile la richiesta .

".....che venga effettuata una valutazione adeguata del terreno (3160 mq) irriguo, considerando che appartiene all'abitazione che, sprovvista di questo, subirebbe un importante deprezzamento."

CONTRODEDUZIONE :

Le osservazioni inerenti al procedimento espropriativo saranno valutate in occasione dello svolgimento della fase inerente la determinazione dell'indennità che prevede la decorrenza di ulteriori termini per la presentazione di ogni elemento ritenuto utile al fine della stima dell'indennità definitiva; di conseguenza tali parti, inerenti appunto la valutazione dell'indennizzo economico conseguente all'esproprio e la relativa valutazione patrimoniale andranno definite nel procedimento che si svolge a latere, ai sensi degli artt. 53 commi 6 e 7 e 45 comma 3 della LR n. 24/2017 ed artt. 9 e segg. LR n. 37/2002.

".....che l'area confinante con la strada pedonale-ciclabile venga recintata per garantire una minima sicurezza"

CONTRODEDUZIONE :

Alla luce delle richieste formulate in sede di Conferenza di Servizi Istruttoria dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, da FER s.r.l e dalla REGIONE EMILIA ROMAGNA - SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ SOSTENIBILE, si è proceduto ad apportare al progetto una serie di modifiche che hanno comportato una nuova impostazione planimetrica del tracciato della pista di manutenzione per quanto attiene ai tratti ricadenti all'interno della fascia di rispetto di FER, al fine di ridurre le criticità legate alle interferenze tra rete ferroviaria e pista; tale modifica ha comportato un sensibile allontanamento della pista dall'area di vostra proprietà non interessata dal procedimento espropriativo. Si ritiene pertanto che non sia necessaria la realizzazione di una recinzione a separazione della pista che, allo stato attuale non si configura come pista ciclopedonale ma solo come pista di servizio per le opere di manutenzione dei cavi di Bonifica.

Si evidenzia oltremodo che, come riscontrato alla osservazione presentata da FER nella documentazione di cui all'ALLEGATO 1, qualora fosse in futuro ritenuta percorribile una scelta di conversione della pista di manutenzione, attualmente prevista, in una pista ciclopedonale, tale trasformazione della destinazione d'uso potrà essere attuata solo previa predisposizione, da parte dell'Amministrazione e lungo tutto il tracciato, delle opportune opere finalizzate a garantire la sicurezza della fruizione da parte degli utenti quali ad esempio la realizzazione di recinzioni o

fascie arboreo-arbustive continue a separazione dell'area di sedime del percorso ciclopedonale dalla fascia di pertinenza di FER.

Osservazione

presentata dal [REDACTED] – (Ditta 13 del Piano Particellare), proprietario delle aree indicate al Fg 239 Fg 239 MAPP 126

si chiede

- “.....recintare adeguatamente o comunque con le migliori modalità possibili le aree espropriate confinanti con la proprietà nel suo complesso nella quale abito, considerando che a fianco di un lato della stessa correrà una pista pedonale/ciclabile attualmente, sulle mappe pubblicate, denominata “pista di servizio”

Ciò a garanzia e ostacolo, sia a possibili intrusioni e sconfinamenti nel passaggio delle persone, di una necessaria riservatezza e speriamo maggiore sicurezza.

La recinzione inoltre garantirebbe una utile divisione degli spazi necessari per una corretta manutenzione degli stessi”

CONTRODEDUZIONE :

Alla luce delle richieste formulate in sede di Conferenza di Servizi Istruttoria dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, da FER s.r.l e dalla REGIONE EMILIA ROMAGNA - SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ SOSTENIBILE, si è proceduto ad apportare al progetto una serie di modifiche che hanno comportato una nuova impostazione planimetrica del tracciato della pista di manutenzione, per quanto attiene ai tratti ricadenti all'interno della fascia di rispetto di FER al fine di ridurre le criticità legate alle interferenze tra rete ferroviaria e pista; tale modifica ha comportato un sensibile allontanamento della pista dall'area di vostra proprietà non interessata dal procedimento espropriativo. Si ritiene pertanto che non sia necessaria la realizzazione di una recinzione a separazione della pista che, allo stato attuale non si configura come pista ciclopedonale ma come pista di servizio per le opere annuali di manutenzione dei cavi di Bonifica. Si evidenzia oltremodo che, come riscontrato alla osservazione presentata da FER nella documentazione di cui all'ALLEGATO 1, qualora fosse in futuro ritenuta percorribile una scelta di conversione della pista di manutenzione, attualmente prevista, in pista ciclopedonale, tale trasformazione della destinazione d'uso potrà essere attuata solo previa predisposizione delle opportune opere finalizzate a garantire la sicurezza della fruizione da parte degli utenti quali recinzioni di separazione lungo il tracciato.

- installare barriere antirumore almeno nei punti in cui il passaggio degli autoveicoli è più vicino all'abitazione

Dalla documentazione di impatto acustico allegata al PAUR si desume come la realizzazione di barriere antirumore non sia necessaria in quanto sono rispettati i limiti previsti dalla vigente normativa. Si precisa che nell'ambito del procedimento per realizzazione dell'opera, come indicato negli elaborati di Studio di Impatto Ambientale (091_PDIART01_21_5010) è stato previsto un piano di monitoraggio delle fasi Ante Operam, In Corso d'Opera e Post Operam finalizzato alla verifica di quanto simulato nell'ambito degli studi effettuati al fine di verificare la necessità, ad oggi non emersa, di predisposizione di elementi di mitigazione, compatibili con i vincoli ambientali esistenti.

- riconsiderare con gli enti preposti il punto di raccolta dei rifiuti attualmente collocato all'inizio del viottolo esistente e coincidente o sovrapponibile alla pista di servizio

Si ritiene quanto richiesto accoglibile e si rimanda alla fase di progettazione esecutiva la definizione di una soluzione logistica il più possibile funzionale e rispondente alle esigenze manifestate dal proprietario in coerenza con quanto verrà richiesto dagli enti preposti al servizio

raccolta rifiuti.

- *verificare che il suddetto viottolo dal quale entrano ed escono gli autoveicoli e vari mezzi di trasporto da e per l'abitazione nel suo complesso sarà effettivamente da condividere con gli utenti della pista pedonale-ciclabile. E' possibile questo?*

Il viottolo di accesso all'abitazione nella configurazione attualmente proposta nell'ambito della fase di presentazione delle integrazioni al progetto in ambito di procedimento di PAUR sarà solo in minima parte coinvolto dal transito dei veicoli di proprietà del Consorzio di Bonifica per le opere di manutenzione programmate o per risolvere problematiche contingenti alla gestione dei corsi d'acqua interessati dal progetto. Si ribadisce che tale pista non rappresenta un percorso ciclopedonale a servizio delle utenze deboli, nè ad oggi rappresenta una nuova rete di mobilità sostenibile. L'accesso sarà pertanto autorizzato solo agli Enti coinvolti nella gestione delle strutture e opere a verde intercluse tra la nuova viabilità e la rete ferroviaria (Comune, Provincia, Consorzio di Bonifica e FER).

- *valutare se il viottolo per permetterci di uscire dall'abitazione (come appare nelle mappe pubblicate) non si immetta sulla strada principale in un punto magari troppo vicino alla rotonda. Così a me sembra.*

La viabilità di accesso all'abitazione si innesta sulla SP66 ad una distanza di 38m rispetto al bordo esterno della corona della nuova rotatoria; tale distanza è superiore a quanto previsto dal DECRETO 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", che al punto 7.1 "Accessi alle strade extraurbane" prescrive il rispetto di una distanza minima fra accesso e intersezione pari a 30m, per un accesso privato su strada di categoria F locale extraurbana.

Si precisa che la classificazione della strada SP66 è contenuta nella delibera di giunta provinciale n. 17 del 2013 "Classificazione delle strade provinciali ai sensi del nuovo codice della strada".

- *immaginando il viottolo di accesso all'abitazione un proseguimento della pista di servizio alias pista pedonale/ciclabile e diventando la Provincia proprietaria della pista, a chi sarà affidata la manutenzione ordinaria e/o ad esempio la pulizia in caso di neve?*

Rientrando tale accesso nell'ambito della proprietà della Provincia in qualità di soggetto attuatore, anche le attività manutentive saranno a carico dello stesso ente.

- *revocare nel momento in cui l'esproprio diventerà esecutivo, la tassa del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale*

A seguito del frazionamento funzionale alla conclusione della procedura di acquisizione delle aree e che verrà attuato al completamento delle opere, sarà compito del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale rideterminare il canone e quantificare l'ammontare delle tasse.

- *a compensazione della demolizione del ponte/passaggio costruito per il passaggio dei mezzi pesanti che consegnano il combustibilela richiesta di predisposizione di quanto necessario per allacciare eventualmente in futuro gas e acqua del servizio pubblico*

Il nuovo accesso verrà realizzato con tutti i requisiti connotati al precedente accesso; si valuterà in fase esecutiva di inserire le predisposizioni per un futuro collegamento alla rete acqua e gas con gli enti gestori del servizio.

Osservazione

presentata dalla [REDACTED] – (Ditta 21 del Piano Particellare), proprietaria delle aree indicate al Fg 239 Fg 239 MAPP 163

si chiede

“.....considerato che si vengono a formare due porzioni che rimarrebbero in proprietà separate fra loro e di dimensioni tali da non consentire nessuna attività di coltivazione o simile con particolare riferimento a quello indicato con la lettera A, isolata ed in totale discontinuità con situazioni simili, formandosi così quello che più comunemente si definisce “reliquato”; si osserva che quanto meno debba essere oggetto di esproprio oltre alla porzione B anche la A se non la stessa porzione C, di difficile utilizzo, ma almeno in continuità con situazioni simili per cui potrebbe rimanere in proprietà, fermo restando che occorrerà garantirne l'accessibilità in sede di progettazione esecutiva con le modalità che riterrete più idonee.

CONTRODEDUZIONE :

Come si può evincere dalla planimetria catastale allegata alla documentazione integrativa/sostitutiva di progetto di cui all'elaborato (075_PDESB001_21_5010), considerata l'opportunità di ridefinire progettualmente, anche in accoglimento alle richieste del Consorzio di Bonifica, la localizzazione della vasca di laminazione, la richiesta formulata è da considerarsi accolta già in fase di progettazione definitiva per quanto attiene specificatamente alla richiesta di acquisizione della pozione A indicata dalla sig.ra Melissa Gianferrari nella tavola allegata all'osservazione;

Osservazione

presentata dalla [REDACTED] (Ditta 22-23 del Piano Particellare), proprietari delle aree indicate al Fg 254 Fg 239 MAPP 284-259-8-28-30-257-258

si chiede

“..... A) I terreni di proprietà dei sottoscritti.....

1) mappale 384 intestato a [REDACTED] spostamento dell'area non espropriata dal lato Sud/Ovest al lato Nord/Est. Nel determinare la nuova linea di confine che si pensa possa arrivare fino alla ferrovia per costituire un sol corpo chiederemmo di prescindere dalla diversa intestazione dei mappali

2) mappale 8 intestato [REDACTED]: non espropriare la striscia parallela alla ferrovia ad est della casa; Questo terreno unitamente all'altro, intestato al medesimo, risultante dalla modifica richiesta al punto 1) verrebbe donato [REDACTED]

B) Bacino di laminazione. Si fa presente che il piano della casa è inferiore al livello della strada Via Anna Frank. Con piogge abbondanti il cortile si allaga per difficoltà di scolo. Preoccupa pertanto che la costruzione del bacino così vicino alla casa possa aggravare la situazione.

C) Si ritiene importante la realizzazione di opere per il contenimento dell'inquinamento acustico in prossimità dell'abitazione, anche considerando la vicinanza della ferrovia Reggio Sassuolo che ha visto un forte incremento del transito dei treni

D) Mappale 257 intestato [REDACTED] Si fa presente che vicino al prefabbricato (C2) c'è un pozzo (a camicia per circa 10 metri e poi un tubo in ferro) per l'irrigazione del podere

CONTRODEDUZIONE :

A) Come si può evincere dagli elaborati di progetto trasmessi nell'ambito della presente fase di produzione di integrazioni, in particolare nell'elaborato planimetrico (026_PDIDB002_21_5010) le osservazioni 1 e 2 che presuppongono lo spostamento del bacino di laminazione, sono state

accolte.

B) Si considera accolta l'osservazione di cui al punto B in virtù della scelta progettuale di procedere allo spostamento del bacino di laminazione N. 2 di cui al punto A.

C) Dalla documentazione di impatto acustico allegata al PAUR si desume come la realizzazione di barriere antirumore non sia necessaria in quanto sono rispettati i limiti previsti dalla vigente normativa. Si precisa che nell'ambito del procedimento per realizzazione dell'opera, come indicato negli elaborati di Studio di Impatto Ambientale (091_PDIART01_21_5010) è stato previsto un piano di monitoraggio delle fasi Ante Operam, In Corso d'Opera e Post Operam finalizzato alla verifica di quanto simulato nell'ambito degli studi effettuati al fine di verificare la necessità, ad oggi non emersa, di predisposizione di elementi di mitigazione, compatibili con i vincoli ambientali esistenti.

D) Come si può evincere dalla planimetria 032 – PDSTB002_21_5010 il pozzo indicato non sarà interessato dal passaggio dell'infrastruttura.

Osservazione

presentata dalla [REDACTED] (Ditta 25 del Piano Particellare), proprietari delle aree indicate al Fg 254 Fg 239 MAPP 349-62

si chiede

di stralciare dal progetto l'area di proprietà per le motivazioni evidenziate nell'allegata perizia

CONTRODEDUZIONE :

Si ribadisce che lo Studio di Incidenza è svolto secondo la normativa specifica vigente, e in coerenza con quanto descritto nell'atto della Commissione Europea citato nell'Osservazione (Comunicazione della Commissione "Gestione dei siti Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat)").

Al fine di considerare quanto osservato, si sono svolti ulteriori sopralluoghi nell'area. In riferimento al laghetto oggetto dell'Osservazione, presso l'area di compensazione "Centrale - Laghetto Eutrofico", segnalato come habitat 3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition, si ribadisce quanto riportato nella Valutazione di Incidenza, di cui si riporta un'estratto:

L'area presenta scarsa naturalità a causa di una spinta manutenzione delle rive dell'invaso che risultano prive di vegetazione ripariale e di vegetazione idrofita galleggiante o rizofita sommersa. Nel sito non è possibile riscontrare alcuna vegetazione dulciacquicola idrofita azonale, galleggiante riferibile all'alleanza Hydrocharition o rizofita sommersa a dominanza di Potamogeton di grande taglia (Magnopotamion). Si ritiene che tale laghetto abbia perso buona parte delle caratteristiche ecologiche tipiche e la recinzione che ne delimita l'area impedisca alla fauna terrestre di utilizzare tale fonte idrica. L'unica nota positiva è la presenza di alberi ad alto fusto ben sviluppati, come i pioppi (Populus spp.), ed alcuni arbusti che circondano l'invaso, isolandolo, seppur in parte, dagli appezzamenti agricoli circostanti.

Tale area è lambita dalla costruzione della nuova infrastruttura e rischia, se lasciata nelle condizioni attuali, di rimanere isolata fra ferrovia e tangenziale. In questa zona è invece auspicabile un intervento di riqualificazione che porti al ripristino delle caratteristiche naturali tipiche di questo habitat, creando una progressione vegetale simile a quelle naturali con il passaggio da uno strato erbaceo a quello arbustivo e poi arboreo; ed inoltre è opportuno che tale area sia collegata a quelle circostanti, anch'esse coinvolte nel progetto con interventi di rinaturalizzazione (aree a saliceto ripariale e aree a macchia barriera filtro).

A questo fine, come illustrato nello Studio di incidenza e nella "Relazione tecnica e descrittiva opere a verde ed inserimento ambientale", sono previste associazioni e specie idonee all'intervento, il cui scopo è la ripresa della naturale evoluzione della vegetazione legata ad un vaso con anche la colonizzazione da parte della vegetazione idrofita galleggiante. Una volta migliorata la formazione vegetale del sito, si verificherà spontaneamente l'utilizzo dell'invaso da parte della fauna anfibia e dell'avifauna legata alle zone umide. Analogamente per le aree

circostanti con le quali il laghetto risulterà direttamente e facilmente connesso.

Infine si evidenzia che le particelle indicate risulterebbero intercluse tra il nuovo asse stradale e la linea ferroviaria, non risultando possibile assicurare un accesso indipendente all'area.

Osservazione

presentata dalla Fondazione [REDACTED] – (Ditta 27 del Piano Particellare), proprietaria delle aree indicate al Fg 254 MAPP 110-112-121 al Fg. 269 MAPP. 55-60-67

si chiede

- in riferimento a quanto rinvenibile nell'elaborato PDESB00120 'Inquadramento dell'intervento – Planimetria catastale', l'esproprio ipotizzato interessa ben 7 dei poderi di proprietà della Fondazione:*
 - i terreni di cui al Fg. 254 mapp. 110-112-121 (rif. Tratto Nord) e Fg. 269 mapp. 55 risulterebbero espropriati per circa il 50% e oltre della Superficie (in taluni casi il 98,3 %), determinando nell'ipotesi prospettata per effetto della presenza di fossi e canali (Canale di Secchia) con scarpate, la creazione di aree residue/intercluse/difficilmente accessibili (o addirittura intercluse) con conseguente significativa perdita di valore delle stesse in relazione a eventuali future compravendite/locazioni agricole: si osserva pertanto che parrebbe necessario estendere l'esproprio alla totalità dei mappali interessati.*
- Trovandosi poi i mappali Fg. 110-112 all'interno del SIC si propone che gli stessi possano essere compresi nel progetto complessivo di mitigazione paesaggistica e ambientale dell'opera e a tale scopo segnaliamo la disponibilità della Fondazione a collaborare alla manutenzione e gestione degli stessi;*

CONTRODEDUZIONE :

Non si ritiene accoglibile la richiesta di acquisizione degli interi mappali in quanto per essi non risulta compromessa l'accessibilità. Come si può evincere dall'elaborato planimetrico 027 - PDIDB003_21_5010 il progetto prevede infatti opere di scavalco del Canale di Secchia in corrispondenza delle aree succitate.

- i terreni di cui al Fg. 269 mapp. 55-60 risulterebbero espropriati per circa il 76% e il 30% della Superficie ma, per effetto del 'taglio centrale del mapp. 60 si determinerebbe la creazione di aree residue lato ferrovia/intercluse/difficilmente accessibili (o intercluse) con perdita di valore delle stesse in relazione a eventuali future compravendite/locazioni agricole: si osserva pertanto che parrebbe necessario estendere l'esproprio alla totalità dei mappali interessati;*

CONTRODEDUZIONE :

Come si può evincere dall'elaborato planimetrico catastale N. 075 PDESB001_21_50, le linee di indirizzo che hanno conformato il procedimento di acquisizione delle aree coinvolte dall'intervento, hanno portato ad un parziale accoglimento della richiesta, limitatamente alla porzione delle particelle 55-60 che risultano intercluse tra la linea FER e l'infrastruttura in progetto.

- il terreno di cui al Mapp. 67 intercluso fra l'area oggetto di esproprio e la ferrovia risulterebbe intercluso, poco accessibile; se ne propone pertanto l'inserimento fra le aree da espropriare;*

CONTRODEDUZIONE :

Come si può evincere dall'elaborato planimetrico catastale N. 075 PDESB001_21_50 la proposta è stata parzialmente accolta per la parte del mapp.67 che, per dimensioni e localizzazione, risulta difficilmente accessibile ai fini della pratica agricola.

- per quanto riguarda l'area oggetto di occupazione temporanea (cantiere) pure collocata sul terreno Fg. 269 Mapp. 67, si ravvisa che la stessa potrebbe essere meglio collocata sul*

lato opposto della strada in progetto, anche in relazione a eventuali futuri utilizzi da parte dell'Ente, nonché allo scopo di non interessare l'ambito del campo da calcio.

CONTRODEDUZIONE :

La previsione di un cantiere operativo nell'area individuata è essenziale per l'andamento dei lavori, a fronte degli approfondimenti effettuati in corso di progettazione, la posizione eletta è da ritenersi preferibile rispetto alla collocazione proposta dalla Fondazione in quanto essa risulta maggiormente confinata rispetto alle attività presenti nell'area circostante; pertanto la previsione non si ritiene accoglibile.

Va comunque evidenziato come nel piano di monitoraggio sia previsto un campionamento sui terreni nella fase ante operam e post operam che consentirà di mettere in campo tutte le attività necessarie per la restituzione del terreno occupato alle condizioni favorevoli al suo impiego ai fini agricoli.

Obbligo dell'Appaltatore sarà infatti il ripristino delle aree di cantiere che dovrà avvenire tramite:

- verifica preliminare dello stato di eventuale contaminazione del suolo e successivo risanamento dei luoghi;*
- ricollocamento del terreno vegetale accantonato in precedenza;*
- ricostituzione del reticolo idrografico minore allo scopo di favorire lo scorrimento e l'allontanamento delle acque meteoriche;*
- eventuale ripristino della vegetazione tipica del luogo.*

“.....In subordine si chiede di estendere l'esproprio alla parte di mappale 67 fino al campo da calcio, essendo assai problematico riproporre un uso agricolo per la stessa dopo lo svolgimento del cantiere (come pure un utilizzo differente vista l'esiguità degli spazi a disposizione). Si vedano per una migliore esplicitazione gli Allegati grafici 1-2 in cui sono campite con tratteggio rosso le aree per cui si chiede estensione dell'area espropriata .

CONTRODEDUZIONE :

In linea con quanto già evidenziato in precedenza la proposta è stata parzialmente accolta per la parte del mapp.67 che, per dimensioni e localizzazione, risulta difficilmente accessibile ai fini della pratica agricola mentre per la parte residua il monitoraggio previsto su terreni nella fase ante operam e post operam consentirà di mettere in campo tutte le attività necessarie per la restituzione del terreno occupato alle condizioni originarie e comunque favorevoli al suo impiego ai fini agricoli.

“.....si evidenzia segnalare una necessità più generale, di grande importanza per le famiglie, i bambini e i giovani della frazione di Fogliano: poter avere accesso e possibilità di fruizione delle aree di compensazione e mitigazione della nuova viabilità tramite opportuni percorsi ciclopedonali continui di collegamento e raccordo fra le stesse e fra esse e le zone dell'abitato. Per esempio sarebbe opportuno prevedere che il percorso ciclopedonale sul mappale 112 possa proseguire oltre il fosso sul mappale 121 e che all'altezza della futura strada di accesso alla stazione vi sia una soluzione per collegare questa con via Campana creando così un collegamento ciclopedonale tra l'abitato e la pista ciclabile di previsione.

CONTRODEDUZIONE :

Tale richiesta, già formulata da Arpae Sac nell'ambito della richiesta di integrazioni trasmessa in data 18/05/2021 trova risposta in quanto evidenziato alla luce di un'approfondito confronto con l'Amministrazione Comunale.

Si riporta pertanto la risposta di controdeduzione contenuta anche nell'ALLEGATO 1 ad inquadramento generale dei contenuti della programmazione attuata dalla stessa nell'ambito del Piano della Mobilità Sostenibile.

“.....Allo stato attuale gli strumenti di pianificazione, in particolare il Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2018), per il quale sono state aperte le fasi di consultazione nell'ambito del processo partecipativo, indicano le linee di indirizzo per lo sviluppo della rete di mobilità sostenibile

individuando la priorità nel completamento e nel rinforzo dei principali collegamenti con le frazioni, prima fra queste il nucleo di Fogliano. La programmazione all'interno del Biciplan del completamento della Ciclovía 3, che prevede per complessivi 6.7 Km infrastrutture per la mobilità sostenibile in sede propria (percorsi ciclopedonali separati) dal confine comunale all'abitato della frazione di Fogliano e infrastrutture su carreggiata (cycle strip) lungo l'attraversamento dell'abitato della frazione, e le recenti opere attuate dal comune di Scandiano tra la frazione di Bosco e il suo centro porteranno all'attuazione di un corridoio Reggio – Scandiano di grande valore funzionale. La realizzazione della variante alla SP467R rappresenta un'opportunità importante per la qualificazione del traffico lungo la viabilità che ad oggi ha determinato in modo consistente la qualità della vita degli abitanti delle frazioni in termini di sicurezza e di salute. Il collegamento ciclopedonale in affiancamento alla strada provinciale in parte già realizzato dal Comune nel corso degli anni, rappresenta una occasione di riqualificazione del nucleo urbano la cui efficacia sarà potenziata dalla interdizione al traffico pesante di attraversamento del tratto della SP467R in corrispondenza della frazione urbana, misura proposta dalla Provincia di Reggio Emilia nell'ambito del progetto della Tangenziale di Fogliano. In fase di progettazione avanzata da parte del Comune è poi il percorso ciclopedonale lungo via A. Frank, inserito nell'intervento denominato "Connessioni sostenibili 3° Stralcio Potenziamento della rete ciclabile comunale e provinciale" e il cui cofinanziamento è stato definito da specifico accordo di programma. Per ciò che concerne l'ambito di intervento legato alla realizzazione della Tangenziale di Fogliano, ad oggi sono state definite ed inserite nel progetto porzioni di piste di manutenzione richieste dal Consorzio di Bonifica che consentiranno di raggiungere le tratte dei canali intercluse tra la linea FER e la tangenziale. Tali tratti, previsti ad oggi in stabilizzato, potranno essere collegati in futuro dal manufatto di attraversamento del Rio Lavachiello ed implementati nel trattamento del pacchetto di sottofondo e di finitura al fine di riconfigurare il tracciato quale percorso ciclopedonale ad estensione della greenway del Rodano"

Osservazione

presentata dal [REDACTED] – (Ditta 41 del Piano Particellare), proprietaria delle aree indicate al Fg 254 Fg 239 MAPP 190

si chiede

".....che l'oratorio sia possibile un accesso pedonale da Via Campana (mediante sottopasso ciclo-pedonale o altra soluzione) in quanto l'accesso attualmente previsto (svincolo dalla tangenziale di circa 50 m che può essere utilizzato solo per i mezzi per la manutenzione del verde e dello stabile (vedi Tav 2 allegata) non soddisfa le esigenze dell'uso di questo oratorio. Infatti questo edificio viene utilizzato nei mesi di maggio e ottobre per la recita del Rosario, preceduto da una processione di fedeli che inizia dalla chiesa parrocchiale"

CONTRODEDUZIONE :

Premesso che, come si può evincere dalla tavola di progetto N.033 - PDSTB003_21_5010, permane in capo alle Amministrazioni provinciale e Comunale la volontà di potenziare in futuro la funzionalità della viabilità in variante alla SP467R con l'introduzione di un'ulteriore collegamento viario e relativa intersezione a rotatoria in corrispondenza della stazione di Fogliano nell'ambito di un progetto di riqualificazione e messa in esercizio della stessa, e che tale collegamento renderà in futuro immediatamente fruibile ed accessibile l'area dell'oratorio, si evidenzia che allo stato attuale l'Amministrazione Provinciale si impegnerà a definire in sede di progettazione esecutiva specifiche modalità di attraversamento dell'infrastruttura viaria per i periodi indicati dalla Parrocchia, anche con l'eventuale creazione di un varco di accesso regolato da sbarre.



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA - EX ART. 146 D. Lgs. 22/01/2004 n. 42

**IL DIRETTORE DELL' AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE
E PROGETTI SPECIALI**

Vista l'istanza presentata dalla PROVINCIA DI REGGIO EMILIA in data 17/02/2021 e trasmessa al Comune tramite ARPAE-SAC in data 30.12.2020 con PG. 222386, per l'approvazione del progetto definitivo della Tangenziale di Fogliano - due Maestà in Comune di Reggio Emilia, da approvarsi mediante provvedimento autorizzatorio unico Regionale (PAUR) ex art 27 del D.lgs 152/2006;

sugli immobili distinti al catasto terreni al:

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| FOGLIO 215 | Fronte mappale 129 |
| FOGLIO 239 | Fronte mappali 282-283 |
| FOGLIO 239 | Fronte mappali 83-84 |
| FOGLIO 239 | Fronte mappali 162-163 |
| FOGLIO 254 | Fronte mappali 258-22-24-25 |
| FOGLIO 254 | Fronte mappali 113-107-121-112 |
| FOGLIO 254 | Fronte mappali 157-154 |
| FOGLIO 254 | Fronte mappali 191 |
| FOGLIO 269 | Fronte mappale 53 |
| posto in Reggio Emilia | Località FOGLIANO |

Il progetto è sottoposto a VIA ai sensi dell'art.4 comma 1 lett comma 9 della L.R.4/2018 in quanto ricade all'interno del Sito di Interesse comunitario della rete Natura 200, IT4030021-Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo.

Visti:

- il progetto definitivo
- Relazione Paesaggistica_ Inserimento ambientale
- Valutazione di Incidenza Ambientale_ Inserimento ambientale



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia

Rilevato che:

A. - l'immobile interessato dall'intervento in progetto ricade all'interno della fascia di 150 mt. dalle sponde del "Rio Acqua Chiara", "Torrente Rodano", "Torrente Lodola", "Rio Lavachiello" e "Rio di Fogliano" corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici approvato con R.D. 1775/1933 assoggettata a tutela paesaggistica ed ambientale di cui alla parte Terza – titolo I – del D. Lgs. 22/01/2004 n. 42, ai sensi dell'art. 142, lett. c), del medesimo decreto;

Constatato che per la realizzazione del progetto definitivo di opera pubblica sopra indicato occorre il preventivo rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del citato D. Lgs. n. 42/2004;

Dato atto che :

- ARPAE SAC di Reggio Emilia , ha condotto l'istruttoria della procedura di approvazione del progetto definitivo sopracitato ai sensi della L.R.13/2015 di riordino istituzionale, convocando la conferenza dei servizi decisoria da parte degli Enti coinvolti nel procedimento di PAUR;

- nell'ambito dei lavori della Conferenza, è pervenuto il **parere, obbligatorio e vincolante**, da parte della SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI e PAESAGGIO per la città metropolitana di BOLOGNA e le PROVINCE di MODENA, REGGIO EMILIA e FERRARA – MINISTERO DELLA CULTURA, suo prot.n. 5745 del 08/03/2022 trasmesso da ARPAE - SAC nell'ambito dei lavori della Conferenza dei servizi decisoria ed avente i seguenti contenuti:

nel parere sono richiamati e fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale a norma dell'art. 146 c. 7 del D.Lgs 42/2004, in conseguenza dei quali la Soprintendenza si riserva di modificare eventualmente il parere stesso;

- la Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio nella seduta del 30.03.2022 ha espresso il proprio parere favorevole (Verbale n. 4) all'inserimento ambientale del progetto visionando la relazione paesaggistica e Valutazione di Incidenza Ambientale;

Dato atto che:

- con deliberazione di Consiglio Comunale ID n. 61 del 19.04.2022 dichiarata immediatamente eseguibile con la quale si è espresso ai sensi dell'art.21 comma 2 della L.R.4/2018 parere favorevole alla proposta di variante alla pianificazione urbanistica comunale al Piano Strutturale Comunale, all'inserimento in POC conseguenti al progetto definitivo in argomento;

Preso atto e condivisi inoltre i contenuti della relazione paesaggistica prodotta a corredo del progetto, redatta dal tecnico progettista ai sensi dell'art.2 dell'Allegato al DPCM 12/12/2005;



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia

VISTI :

- dunque il sopracitato **parere**, obbligatorio e vincolante, espresso dalla SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI e PAESAGGIO per la città metropolitana di BOLOGNA e le PROVINCE di MODENA, REGGIO EMILIA e FERRARA – MINISTERO DELLA CULTURA, SUO PROT.N. 5745 del 08/03/2022 trasmesso da ARPAE -SAC nell'ambito dei lavori della Conferenza dei servizi decisoria ed avente i seguenti contenuti:
- *non è pervenuta dall'Amministrazione comunale la documentazione di cui all'art.146 comma 7 del D.lgs 42/2004 e s.m.e.; ritenuto sulla base degli elementi ad oggi noti , che la nuova tangenziale,, nonostante l'estensione , sviluppandosi parallelamente a ridosso della ferrovia presente sul lato est, infrastruttura lineare esistente che già attualmente interseca il disegno territoriale agricolo, non ne comporta significativamente l'assetto percettivo; inoltre la nuova strada , trovandosi in area pianeggiante e non presentando elementi che si sviluppino in altezza , non genera alterazioni improprie delle visuali esistenti; infine, le trasformazioni territoriali, pur presenti, risultano compensate da uno strutturato sistema di mitigazioni, consistente principalmente nelle nuove piantumazioni, che apportano al contesto trasformazioni valutabili come positive, fatto salvo quanto già trasmesso in materia di tutela archeologica: la Soprintendenza **esprime parere favorevole** ai sensi dell'art.146 in quanto le trasformazioni indotte dalla realizzazione dell'infrastruttura di progetto , per le motivazioni indicate in premessa, vengono valutate compatibili con gli obiettivi di tutela paesaggistica; questa determinazione viene espressa nell'ambito di conferenza di servizi nell'ottica di garantire un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti ; sono pertanto fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione Comunale a norma dell'art.146, co.7 del D.lgs.42/2004 e s.m., in conseguenza dei quale ci si riserva di modificare eventualmente il parere reso.*

VISTI infine:

- il D. Lgs. 22/01/2004 n. 42 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” e successive modificazioni e in particolare l'art.146;
- il DM 01/08/1985 emesso ai sensi della L.1497/1939, valido per gli effetti dell'art.157 del D. Lgs. 22/01/2004 n. 42;
- il DPCM 12/12/2005;
- gli articoli 40 e seguenti della L.R. 30/11/2009 n. 23 che hanno confermato la scelta regionale di delegare ai Comuni la competenza della funzione amministrativa di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;
- la L.R. n.15/2013 “Semplificazione della disciplina edilizia”;
- il Piano Territoriale Paesistico Regionale;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- i vigenti strumenti urbanistici comunali;
- l'art. 107 del D. Lgs. 267/2000;



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia

Tutto ciò premesso e considerato, preso atto dei pareri del tecnico istruttore e della Commissione per la Qualità Architettonica ed il Paesaggio, si riconosce per le suddette motivazioni, la compatibilità paesaggistica ed ambientale dell'intervento e conseguentemente

A U T O R I Z Z A

ai sensi e per gli effetti dell'art. 146 del D. Lgs. 22/01/2004 n.42 e successive modificazioni, in relazione agli aspetti ambientali/paesaggistici, l'esecuzione dei lavori edilizi relativi al progetto definitivo della **TANGENZIALE DI FOGLIANO – DUE MAESTA', VARIANTE ALLA SP467R, DA REALIZZARSI IN COMUNE DI REGGIO EMILIA, LOCALITÀ FOGLIANO** di cui al progetto in atti al PG n. 222386 del 30.12.2020 presentato da ARPAE-SAC per conto della Provincia di Reggio Emilia, nel rispetto delle seguenti condizioni impartite dalla Soprintendenza con il sopracitato parere:

- fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale a norma dell'art. 146 c. 7 del D.Lgs 42/2004, in conseguenza dei quali la Soprintendenza si riserva di modificare eventualmente il parere stesso.

L'effettiva esecuzione dei lavori oggetto della presente autorizzazione, ai sensi delle vigenti leggi in materia urbanistica ed edilizia, potrà aver luogo solo ad acquisita efficacia dei titoli abilitativi edilizi nonché dopo l'avvenuta comunicazione di inizio lavori.

La presente autorizzazione paesaggistica è efficace, ai sensi e per gli effetti dell'art. 146, comma 4, D. Lgs. 42/2004 e successive modificazioni e integrazioni, per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione; i lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione **decorre dalla data di approvazione del provvedimento autorizzatorio unico regionale**.

L'esecuzione dell'intervento dovrà avvenire in piena conformità alla presente autorizzazione paesaggistica, al titolo abilitativo di cui sopra ed al progetto ad essi allegato; qualsiasi variante implicante modificazione dell'aspetto esteriore dell'edificio o dello stato dei luoghi rispetto a quanto approvato dovrà essere preventivamente autorizzata, pena l'applicazione delle sanzioni amministrative e penali rispettivamente previste dagli artt.167 e 181 del citato D. Lgs.n.42/2004 e fatta salva l'applicazione di eventuali e ulteriori sanzioni previste dalle vigenti normative in materia edilizia.

Il presente atto unitamente al parere della Soprintendenza, ai sensi dell'art.146, comma 11, del D. Lgs. n.42/2004 verrà trasmesso alla Regione Emilia-Romagna, Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica dei trasporti e del paesaggio e alla Soprintendenza medesima nonché al Ministero per i beni e le attività culturali c/o Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

1. Sono allegati al presente la relazione paesaggistica redatta dal progettista e la Valutazione di Incidenza Ambientale_ Inserimento ambientale



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia

Contro il presente provvedimento è possibile il ricorso al TAR competente, entro 60 giorni dal ricevimento dell'atto amministrativo, oppure il ricorso Straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dal ricevimento dell'atto stesso (art.146 comma 12 del D.Lgs.42/2004).

Reggio Emilia

Il Direttore
Area Programmazione Territoriale
e Progetti Speciali
arch. Massimo Magnani

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 100 del 10/01/2022 BOLOGNA

Proposta: DPG/2022/154 del 10/01/2022

Struttura proponente: SERVIZIO AREE PROTETTE, FORESTE E SVILUPPO DELLA MONTAGNA
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: APPROVAZIONE DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DELLA TANGENZIALE
DI FOGLIANO IN COMUNE DI REGGIO EMILIA

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO AREE PROTETTE, FORESTE E SVILUPPO
DELLA MONTAGNA

Firmatario: GIANNI GREGORIO in qualità di Responsabile di servizio

**Responsabile del
procedimento:** Francesco Besio

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

Viste:

- le Direttive 92/43/CEE *"Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"* e 2009/147/CE, che sostituisce la Direttiva 79/409/CEE *"Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici"* con le quali si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei al fine di costituire una rete ecologica europea, definita "Rete Natura 2000";
- il DPR 8 settembre 1997, n. 357 *"Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"*, successivamente modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, con i quali, unitamente alla legge n. 157/92, si dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 3 settembre 2002 *"Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000"*;
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 17 ottobre 2007 *"Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)"*;
- la Legge Regionale 14 aprile 2004, n. 7 *"Disposizioni in materia ambientale"* che al Capo I, artt. 1-9, definisce i ruoli dei diversi enti nell'ambito di applicazione della Direttiva comunitaria n. 92/43/CEE, nonché gli strumenti e le procedure per la gestione dei siti della rete Natura 2000;
- la Legge Regionale 17 febbraio 2005, n. 6 *"Disciplina della formazione e della gestione del sistema regionale delle Aree naturali protette e dei siti della Rete Natura 2000"* e ss.mm.ii.;

- la Legge Regionale 23 dicembre 2011, n. 24 *"Riorganizzazione del sistema regionale delle aree protette e dei siti della rete Natura 2000 e istituzione del Parco regionale dello Stirone e del Piacenziano"* e ss.mm.ii.;
- la Legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 *"Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"* e ss.mm.ii., che all'art. 18 prevede che siano attribuite alla Regione le funzioni di approvazione delle Misure di conservazione o dei Piani di gestione dei siti della rete Natura 2000 di cui all'art. 3 della Legge regionale n. 7/04, su proposta dei rispettivi Enti di gestione;
- la Legge regionale 20 maggio 2021, n. 4 *"Legge europea per il 2021"* al Capo III, artt. 25-28 che definisce le competenze in materia di gestione dei siti Natura 2000 e di Valutazione di incidenza;
- le deliberazioni regionali:
 - n. 667 del 18.5.2009 *"Disciplinare tecnico per la manutenzione ordinaria dei corsi d'acqua naturali ed artificiali e delle opere di difesa della costa nei siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)";*
 - n. 1191 del 30.7.2007 *"Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS, nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2, della L.R. 7/04"* con la quale si definiscono le procedure amministrative per la proposta di aggiornamento dei siti esistenti e per l'individuazione di nuovi siti e, contestualmente, si definiscono i due livelli delle misure di conservazione: quello generale, di competenza regionale, e quello specifico, di competenza degli Enti gestori dei siti Natura 2000; inoltre, vengono definite le procedure per l'effettuazione delle valutazioni di incidenza;
 - n. 79 del 30.1.2018 *"Approvazione delle Misure generali di conservazione, delle Misure specifiche di conservazione e dei Piani di gestione dei siti Natura 2000, nonché della proposta di designazione delle ZSC e delle modifiche alle delibere n. 1191/07 e n. 667/09";*

- n. 1147 del 16.7.2018 *"Approvazione delle modifiche alle Misure generali di conservazione, alle Misure specifiche di conservazione e ai Piani di gestione dei siti Natura 2000, di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 79/18 (Allegati A, B e C)";*
- n. 2006 del 29.11.2021 *"Proposta di ampliamento della ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo";*

Viste le Misure Specifiche di conservazione del Sito Natura 2000 ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo;

Tenuto conto che l'Ente gestore del sito ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo è la Regione Emilia-Romagna e che la competenza e la responsabilità prevalente nella conservazione dei siti della Rete Natura 2000, spettano alla Direzione Generale Cura del Territorio e Ambiente;

Preso atto che:

- la Provincia di Reggio Emilia ha presentato il progetto di realizzazione della tangenziale di Fogliano in località Due Maestà, in comune di Reggio Emilia;
- il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale (VIPSA) della Regione Emilia-Romagna ha avviato la procedura di VIA;

Vista la documentazione del procedimento autorizzatorio unico di VIA del progetto in oggetto, depositata presso il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna;

Valutati:

- lo studio di incidenza ambientale relativo al progetto in esame;
- le ipotesi alternative proposte;
- la sussistenza delle condizioni IROPI per le quali esiste un rilevante interesse pubblico alla realizzazione dell'infrastruttura in progetto;
- le misure di compensazione proposte;

Visti, infine:

- la L.R. 26 novembre 2001, n. 43, "Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna" e ss.mm.ii.;
- il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.;
- la determinazione dirigenziale n. 10256 del 31 maggio 2021 che proroga gli incarichi dirigenziali della Direzione generale Cura del Territorio e Ambiente";
- la determinazione dirigenziale n. 10257 del 31 maggio 2021 avente ad oggetto "Conferimento incarichi dirigenziali nell'ambito della Direzione Generale politiche finanziarie";

Richiamate le deliberazioni regionali:

- n. 2416 del 29 dicembre 2008 ad oggetto "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera n. 999/08. Adeguamento e aggiornamento della delibera n. 450/07" e successive modificazioni, per quanto applicabile;
- n. 468 del 10 aprile 2017, "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna";
- n. 2013 del 28 dicembre 2020, avente ad oggetto "Indirizzi organizzativi per il consolidamento e il potenziamento delle capacità amministrative dell'Ente per il conseguimento degli obiettivi del programma di mandato, per fare fronte alla programmazione comunitaria 2021/2027 e primo adeguamento delle strutture regionali conseguenti alla soppressione dell'Ibacn";
- n. 2018 del 28 dicembre 2020 "Affidamento degli incarichi di Direttore Generale della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 43/01 e ss.mm.ii.";
- n. 3 del 5 gennaio 2021 "Proroga della nomina del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT), del Responsabile dell'anagrafe per la stazione appaltante (RASA) e nomina del Responsabile per la

transizione digitale n. 2416/08 e successive modifiche recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali" in particolare la parte generale per quanto applicabile;

- n. 111 del 28 gennaio 2021 recante "Approvazione del piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2021-2023";
- n. 771 del 24 maggio 2021 avente ad oggetto "Rafforzamento delle capacità amministrative dell'Ente. Secondo adeguamento degli assetti organizzativi e linee di indirizzo 2021";

Richiamate, infine, le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/17;

Dato atto che il responsabile del procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

D E T E R M I N A

- 1) di richiamare le considerazioni formulate in premessa, che costituiscono parti integranti e sostanziali del presente atto;
- 2) di approvare la Valutazione di Incidenza del Progetto di realizzazione della tangenziale di Fogliano, in località Due Maestà, ricadente nel comune di Reggio Emilia, di cui all'Allegato 1), parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) di stabilire che, per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative ed amministrative richiamate in parte narrativa;
- 4) di pubblicare il presente atto, per estratto, sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna Telematico.

Gianni Gregorio

Allegato 1)

VALUTAZIONE DI INCIDENZA (VINCA) DEL PROGETTO DI REALIZZAZIONE DELLA TANGENZIALE DI FOGLIANO IN COMUNE DI REGGIO EMILIA

Titolo del progetto

Realizzazione della tangenziale di Fogliano.

Provincia, Comune e Località in cui è situato l'intervento

Provincia: Reggio Emilia

Comune: Reggio Emilia

Località: Due Maestà

Soggetto proponente

Il soggetto proponente è la Provincia di Reggio Emilia.

MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Inquadramento del progetto negli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti

Il progetto fa parte dell'Accordo di programma siglato tra la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Reggio Emilia.

L'intervento rientra tra quelli programmati con deliberazione CIPE del 2016.

Finalità del progetto

L'infrastruttura viaria è finalizzata a decongestionare l'attuale volume di traffico, in particolare quello pesante, che interessa la viabilità esistente e che attraversa i centri abitati della zona, creando un itinerario alternativo alla SP 467R nel tratto individuato.

La variante consentirà di migliorare la sicurezza della circolazione ed il livello di servizio, nonché di mitigare gli impatti rispetto ai cittadini residenti nei centri abitati interessati.

Livello di interesse (locale, provinciale, regionale, nazionale o comunitario)

Il livello di interesse del progetto è di carattere provinciale.

Tipologia di interesse (privato, pubblico, con motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica)

La tipologia dell'intervento è di interesse pubblico con motivi imperativi di rilevante interesse pubblico per la sicurezza degli abitanti interessati dall'attuale viabilità ordinaria.

Indicazione di eventuali esigenze di realizzazione del progetto connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente

L'esigenza è ascrivibile alla pubblica sicurezza.

Progetto soggetto a VIA

Il progetto è soggetto a VIA regionale.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Area interessata dalle opere (località, dimensione, superficie)

Il tratto di strada da realizzarsi è di lunghezza pari a 3,1 km e attraversa un'area in prevalenza agricola e periurbana, nel territorio rurale dell'alta pianura tra la città di Reggio Emilia e le prime colline.

Sono presenti sporadiche formazioni vegetali lungo il Rio Rodano e settori di vegetazione in evoluzione nelle aree di transizione rispetto ai centri abitati.

Il consumo di suolo agricolo dell'infrastruttura ricadente all'interno della ZSC è complessivamente di circa 5 ha.

Tipologia e dimensioni delle principali opere previste

L'infrastruttura viaria è costituita da un asse stradale principale che si collega, attraverso uno svincolo e due rotatorie, alla viabilità locale esistente.

Complementarietà con altri piani/progetti e loro caratteristiche principali

Non sussistono ulteriori progetti di nuova viabilità nell'area in esame.

DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

Sito Natura 2000 interessato

ZSC IT4030021 *"Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo"*.

Indicazione dell'eventuale presenza di Aree protette

Non sono presenti Aree protette nell'area oggetto di intervento.

Indicazione dell'eventuale presenza di elementi naturali (boschi, arbusteti, zone umide, prati, grotte, corsi d'acqua, pareti rocciose, ecc.) nell'area di intervento

La ZSC IT4030021 *"Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo"*, caratterizzata da una superficie di 189 ettari, è situata alla periferia sud-est di Reggio Emilia ed è costituita da una porzione di territorio situata immediatamente a sud-est della città di Reggio Emilia, originariamente agricola e oggi interessata da una crescente espansione urbanistica ed infrastrutturale.

Il Rio Rodano è l'asse portante del sito e costituisce il principale elemento di naturalità.

Al Sito IT4030021, oltre alla porzione principale interessata dalla realizzazione dell'infrastruttura, fanno parte due aree distaccate: il fontanile di Ariolo presso Gavasseto e l'Area di riequilibrio ecologico Oasi naturalistica di Marmiolo.

Il fontanile di Ariolo è l'unico rimasto attivo nel settore meridionale della media pianura emiliana, si tratta di un ambiente artificiale creato dall'uomo che ha modificato la preesistente realtà naturale delle risorgive.

L'area naturale del Fontanile di Ariolo risulta isolata dal resto del Sito IT4030021 ed è posta all'interno di un contesto fortemente antropizzato, in quanto è circondata da zone agricole ed artigianali.

Per quanto riguarda l'Oasi naturalistica di Marmiolo, questa è nata dal recupero di un invaso originato dall'attività estrattiva di argille per la produzione di laterizi e presenta due tipologie ambientali: un ambiente acquatico e un'ampia fascia boscata.

Inquadramento generale dell'area di intervento e del sito

La ZSC, interessata dal progetto, presenta un grado di naturalità limitato e frammentato, con uno stato di conservazione degli habitat identificato come "Medio o Ridotto".

L'ambito di intervento si colloca nel territorio rurale dell'alta pianura tra la città di Reggio Emilia e le prime colline.

Il territorio è votato prevalentemente all'attività agro-zootecnica e la vicinanza di Reggio Emilia, un contesto fortemente antropizzato con strade ed insediamenti, caratterizza l'area con appezzamenti di piccole-medie dimensioni, scarsità di elementi naturali di valore paesaggistico ed ecologico (come siepi e filari alberati) se non in prossimità dell'articolato sistema di corsi d'acqua e dei fontanili, attorno alle ville ed agli edifici colonici superstiti ancora presenti.

Sono presenti sporadiche formazioni vegetali strutturate e complesse lungo il Rio Rodano e settori di vegetazione in evoluzione nelle aree di transizione rispetto agli abitati, mentre nel resto dell'area oggetto di indagine vi sono frammenti poco estesi di vegetazione arborea/arbustiva naturale.

Attualmente, l'area interessata dal sedime di intervento per la costruzione della nuova strada si presenta come una successione di campi coltivati a seminativo, a prati e, in un unico settore, a vigneto.

Oltre a ciò, la presenza di aree vegetate in evoluzione (arbusteti, macchie e alberi isolati) e la rarefazione dell'edificato consentono un buon livello di connettività "diffusa" nell'area.

Indicazione dell'eventuale presenza di habitat o di specie animali e vegetali di interesse comunitario nell'area di intervento, con particolare riferimento a quelli prioritari

Il progetto della nuova tangenziale di Fogliano non interessa direttamente gli habitat presenti nell'area, in quanto utilizzerà principalmente suolo ad uso agricolo.

Tuttavia, il tracciato dell'opera passerà in prossimità dell'habitat 3150 – *Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition* interferendo indirettamente sulla già precaria qualità dell'area ed utilizzerà porzioni marginali di terreni agricoli a "prato stabile", riconducibili all'habitat 6510 - *Praterie magre da fieno a bassa altitudine* (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

Indicazione dell'eventuale presenza di connessioni ecologiche

In generale, la ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo" non risulta essere in continuità con aree di collegamento ecologico.

La costruzione della strada interferirà, soprattutto, con la fauna presente nell'area, in quanto costituirà un ulteriore elemento di frammentazione del territorio già fortemente antropizzato.

DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI E VEGETALI PRESENTI NEL SITO)

Uso di risorse naturali (presenti nel sito)

Si esclude il prelievo di materiali dalle aree oggetto di tutela, in quanto il fabbisogno di inerti per la realizzazione dell'infrastruttura sarà soddisfatto prelevando da impianti selezionati in ragione dell'adeguatezza dei materiali estratti alle caratteristiche richieste dal progetto e della distanza intercorrente con l'area di intervento (circa 25 km).

Per quanto riguarda le forniture elettriche ed idriche per le attività di cantiere si farà riferimento alle reti comunali disponibili nell'area.

Fattori di alterazione morfologica del territorio e del paesaggio

Nella porzione di Sito interessata dall'intervento non sono presenti habitat di interesse comunitario.

In particolare:

- Il consumo di suolo agricolo all'interno della ZSC è misurato in circa 5 ha e tale sottrazione sarà compensata attraverso la rinaturalizzazione di aree agricole o incolte nella misura di oltre 2 volte e, quindi, per circa 10,2 ha.
- Il tracciato dell'opera passi nei pressi di un laghetto classificato come Habitat 3150 - *Laghi eutrofici naturali con vegetazione del magnopotamion o hydrocharition* caratterizzato da una scarsa naturalità, in quanto sottoposto a periodici sfalci delle rive con conseguente eliminazione delle tipiche successioni di vegetazione riparia in evoluzione naturale.
- L'area interessata dal sedime di progetto è attualmente prevalentemente agricola e, di conseguenza, in queste aree, l'attività agricola non sarà più praticata; inoltre, il tracciato della nuova tangenziale interesserà anche 6.789 mq di superficie agricola condotta a prato polifita per la produzione di fieno.
- Non si prevede l'immissione nell'area di specie animali o vegetali alloctone.
- La presenza di tale infrastruttura potrebbe determinare collisioni con animali vaganti e, di conseguenza, sono stati previsti idonei passaggi specifici per la fauna selvatica.

Fattori di inquinamento e di disturbo ambientale

Inquinamento del suolo

In fase di cantiere è possibile ipotizzare eventi accidentali di apporto di inquinanti nel suolo, sia direttamente per sversamento di sostanze utilizzate per la realizzazione delle opere, sia indirettamente per dilavamento e mobilitazione degli inquinanti dai siti di stoccaggio e lavorazione al suolo, con possibili conseguenze negative per la vegetazione e la fauna; tali incidenze potenziali sarebbero, comunque, riconducibili ad eventi accidentali e, quindi, evitabili attraverso l'adozione di idonee misure di sicurezza previste nella gestione del cantiere. Si ritiene dunque possibile escludere il rischio di inquinamento del suolo in fase di cantiere.

Per quanto concerne alla fase di esercizio, per la tipologia dell'opera e per quanto previsto in merito alla gestione delle acque di piattaforma, si ritiene possibile escludere il rischio di inquinamento.

Inquinamento dell'acqua

Le acque meteoriche di dilavamento provenienti dalle pavimentazioni delle strade urbane ed extraurbane, nonché delle loro aree di pertinenza sono molto contaminate e possono determinare un rilevante impatto negativo sulla qualità del corpo idrico ricettore.

Le sedi stradali e le loro aree di pertinenza contribuiscono all'inquinamento dei deflussi meteorici attraverso due fenomeni successivi: l'accumulo durante il tempo asciutto e il dilavamento operato dalla pioggia.

Gli inquinanti provengono dalla deposizione atmosferica durante i periodi di tempo asciutto, dal traffico veicolare (derivati di combustione dei carburanti, residui dell'usura di pneumatici, parti meccaniche e impianto frenante dei veicoli, corrosione della carrozzeria dei veicoli, ecc.), da rifiuti, dall'erosione del manto stradale provocato dal traffico veicolare e dalla corrosione delle barriere, ecc.

Il progetto prevede un sistema di raccolta chiuso per il drenaggio delle acque della pavimentazione stradale (caditoie stradali e collettori di linea che corrono al margine della banchina stradale): l'infrastruttura sarà dotata di un sistema di drenaggio e smaltimento acque di piattaforma di tipo "chiuso", mediante collettori che convogliano le portate agli impianti di prima pioggia, posti immediatamente a monte dei bacini di laminazione; a valle di tali manufatti, funzionanti in continuo, si avrà l'immissione nei recapiti finali.

Inoltre, il progetto prevede fossi di guardia al piede del rilevato per la regimazione delle acque provenienti dal piano campagna e per la continuità del reticolo di bonifica.

Nella fase di realizzazione, per limitare la possibilità di contaminazione tra le acque meteoriche dilavanti ed il reticolo idrografico naturale, si prevede la realizzazione dei fossi di guardia e degli attraversamenti idraulici prima delle opere stradali, evitando tra l'altro la costruzione di piste di cantiere all'interno delle vie d'acqua minori.

Inquinamento dell'aria

La realizzazione della tangenziale di Fogliano andrà a snellire il traffico veicolare delle vie di comunicazione esistenti nell'area e si ritiene, quindi, che non si verifichi un aumento delle emissioni rispetto a quelle già esistenti.

Durante la fase di cantiere è possibile la produzione di polvere in seguito a scavi e movimentazione terra per la creazione della nuova infrastruttura stradale; si tratta comunque di un disturbo temporaneo che cesserà all'ultimazione dell'opera.

Saranno adottati gli accorgimenti adeguati per ridurre la dispersione di polveri nella fase realizzativa, quali:

- limitare le viabilità di cantiere al solo sedime del tracciato di progetto;
- le aree di lavoro verranno raggiunte dai mezzi d'opera solo ed esclusivamente a partire da due accessi: uno posto all'inizio ed uno alla fine del tracciato e, per ciascuno, dei due accessi è stata prevista l'installazione di un impianto lavaggio ruote;
- i percorsi interni fra i due accessi saranno vincolati alla fascia di terreno su cui verrà realizzato il corpo stradale, in modo da ridurre le aree potenzialmente contaminabili e, al contempo, di ridurre le interferenze fra le attività di cantiere e quelle presenti nel contesto rurale e sub-urbano interessato dall'intervento.

Inquinamento acustico (produzione di rumore/disturbo/vibrazioni)

La realizzazione della tangenziale di Fogliano si inserisce in un contesto fortemente antropizzato caratterizzata da una presenza massiccia di veicoli in transito per le numerose vie di comunicazione che circondano e attraversano il Sito, oltre alle attività dei mezzi agricoli presso gli appezzamenti di terreno coltivato presenti nell'area ed al transito periodico di treni lungo la linea ferroviaria.

Si ritiene, quindi, che la realizzazione e la successiva fase d'esercizio dell'opera non determini un incremento del disturbo rispetto a quello esistente.

Inquinamento elettromagnetico/radiazioni

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

Inquinamento termico

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

Inquinamento luminoso

Il progetto della tangenziale di Fogliano prevede un impianto di illuminazione pubblica solo in corrispondenza delle intersezioni, ovvero presso le 2 rotatorie e sullo svincolo di innesto alla tangenziale esistente.

Sono previsti 3-4 corpi illuminanti di tipo a led sulla corona esterna delle intersezioni.

Inquinamento genetico

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

Produzione di rifiuti e scorie

Le attività in progetto richiederanno lo smaltimento di materiale proveniente dagli scavi di terre e rocce non riutilizzabili e l'approvvigionamento di materiali idonei.

Considerata la tipologia di intervento, si prevede di movimentare materiale, terre e rocce, provenienti sia dagli sterri che dagli spessori di scotico e bonifica del piano di posa dei rilevati, oltre che volumi minori, derivanti da scavi connessi alla realizzazione di opere idrauliche.

In particolare: materiali provenienti dall'esecuzione di scavi e sbancamenti, materiali da demolizione, scarti ferrosi.

Il progetto predilige in linea generale l'ottimizzazione dei processi produttivi e il massimo riutilizzo del materiale scavato, quando possibile.

I materiali dell'opera, nell'ottica del rispetto dei principi ambientali di favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento, saranno, ove possibile, reimpiegati nell'ambito delle lavorazioni a fronte di un'ottimizzazione negli approvvigionamenti esterni o, in alternativa, conferiti a siti esterni per il recupero o gestiti come rifiuto secondo norma.

Il terreno vegetale proveniente dallo scotico dell'area di cantiere e dalla parte più superficiale della demolizione del rilevato stradale esistente sarà riutilizzato all'interno del progetto.

I materiali prodotti per la demolizione di alcune opere in c.a. e la fresatura delle pavimentazioni stradali esistenti saranno conferiti in appositi impianti di recupero e gestiti come rifiuto ai sensi del D.Lgs. 152/06.

Le attività di cantiere saranno svolte secondo le vigenti normative di settore ed i rifiuti eventualmente prodotti saranno gestiti in sicurezza secondo norma.

Si esclude pertanto la dispersione di materiali verso il sito oggetto di tutela.

Rischio di incidenti

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

CONGRUITÀ DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE CON LE NORME GESTIONALI PREVISTE NELLE MISURE DI CONSERVAZIONE O NELL'EVENTUALE PIANO DI GESTIONE DEL SITO VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO/PROGETTO E DELLE EVENTUALI IPOTESI ALTERNATIVE (rapporto tra le opere/attività previste e le componenti biotiche, abiotiche e le connessioni ecologiche presenti nell'area e nel sito)

- **Rapporto tra opere/attività previste ed habitat di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito, con particolare riferimento a quelli prioritari (riduzione, trasformazione o frammentazione habitat, ecc.)**

Nella porzione di sito Natura 2000 interessata dall'intervento non sono presenti habitat di interesse comunitario.

L'interferenza tra l'infrastruttura e gli habitat presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio agricolo presente.

- **Rapporto tra opere/attività previste e specie animali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, di alimentazione, di svernamento, ecc.)**

L'interferenza tra l'infrastruttura e le specie animali presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio, che viene mitigata dalla realizzazione degli specifici sottopassi.

- **Rapporto tra opere/attività previste e specie vegetali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, substrato, ecc.)**

L'interferenza tra l'infrastruttura e le specie animali presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio.

ANALISI DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE

In considerazione delle diverse soluzioni alternative analizzate, considerato che alcune non sono risolutive e performanti dal punto di vista trasportistico e che altre sono da considerarsi analoghe come possibili impatti sugli habitat e sulle specie animali e vegetali presenti nel sito Natura 2000, si ritiene che la soluzione progettuale presentata sia la migliore tra quelle ipotizzate.

Per quanto concerne, invece, l'opzione zero, si ritiene che il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa.

CONCLUSIONI

Explicitazione dell'esito della valutazione di incidenza e della relativa motivazione:

Dall'analisi delle interferenze tra l'infrastruttura in progetto e gli habitat e le specie animali e vegetali presenti nel sito si ritiene che vi sia un'incidenza negativa e significativa.

PRESCRIZIONI

Indicazione di misure di mitigazione dell'incidenza delle opere/attività previste.

- Creazione di aree idonee alla riproduzione della fauna minore: cataste di legna e pietrame, bee hotel, cassette nido, ecc.
- Potenziamento della vegetazione lungo i canali, attraverso la piantumazione di vegetazione arbustiva, al fine di migliorare e/o consentire la ripresa della connettività ambientale creando corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua esistenti.
- Realizzazione di sottopassi per la fauna in corrispondenza dei corsi d'acqua.

Indicazione di misure di compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste.

- Rinaturalizzazione di aree agricole attraverso la creazione di 4 aree naturali, attraverso: l'acquisizione di terreni privati, attualmente ad uso agricolo, siti in prossimità dell'opera, piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate. conservazione e potenziamento della presenza di prati stabili. La superficie complessiva acquistata e destinata all'intervento di rinaturalizzazione per le opere di compensazione è di circa 10,20 ettari. In considerazione del fatto che alcune aree individuate per gli interventi di rinaturalizzazione erano situate all'esterno del sito Natura 2000 si è provveduto all'ampliamento del sito in modo da inglobare anche queste aree oggetto di intervento.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 2006 del 29/11/2021

Seduta Num. 54

Questo lunedì 29 **del mese di** novembre
dell' anno 2021 **si è riunita in** video conferenza
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

| | |
|------------------------|----------------|
| 1) Bonaccini Stefano | Presidente |
| 2) Schlein Elena Ethel | Vicepresidente |
| 3) Calvano Paolo | Assessore |
| 4) Colla Vincenzo | Assessore |
| 5) Corsini Andrea | Assessore |
| 6) Donini Raffaele | Assessore |
| 7) Felicori Mauro | Assessore |
| 8) Lori Barbara | Assessore |
| 9) Mammi Alessio | Assessore |
| 10) Priolo Irene | Assessore |
| 11) Salomoni Paola | Assessore |

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2021/2122 del 25/11/2021

Struttura proponente: SERVIZIO AREE PROTETTE, FORESTE E SVILUPPO DELLA MONTAGNA
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALLA MONTAGNA, AREE INTERNE, PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE, PARI OPPORTUNITA'

Oggetto: PROPOSTA DI AMPLIAMENTO DELLA ZSC IT4030021 RIO RODANO,
FONTANILI DI FOGLIANO E ARIOLO E OASI DI MARMIROLO

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Francesco Besio

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Richiamati:

- le Direttive 2009/147/CE, che sostituisce la Direttiva 79/409/CEE "Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici", e 92/43/CEE "Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" con le quali si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei al fine di costituire una rete ecologica europea, definita "Rete Natura 2000";
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", successivamente modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, con i quali, unitamente alla legge n. 157/92, si dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio del 3 settembre 2002 "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000";
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio del 17 ottobre 2007 "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)";
- la Decisione 2015/69/UE di esecuzione della Commissione Europea del 3 dicembre 2014 che adotta l'ottavo elenco aggiornato dei Siti di Importanza Comunitaria per la regione biogeografica continentale;
- la Strategia nazionale per la biodiversità, predisposta dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ai sensi dell'art. 6, della Convenzione sulla diversità biologica elaborata a Rio de Janeiro il 5 giugno 1992 e ratificata dall'Italia con la Legge 14 febbraio 1994, n. 124, sulla quale la Conferenza Stato-Regioni ha sancito l'intesa il 7 ottobre 2010;
- la Legge Regionale 14 aprile 2004, n. 7 "Disposizioni in materia ambientale" che al Capo I, artt. 1-9, definisce i ruoli dei diversi enti nell'ambito di applicazione della Direttiva comunitaria n. 92/43/CEE, nonché gli strumenti e le procedure per la gestione dei siti della rete Natura 2000;

- la Legge Regionale 17 febbraio 2005, n. 6 "Disciplina della formazione e della gestione del sistema regionale delle Aree naturali protette e dei siti della Rete Natura 2000" e ss.mm.ii.;
- la Legge Regionale 31 luglio 2006, n. 15 "Disposizioni per la tutela della fauna minore in Emilia-Romagna";
- la Legge Regionale 6 marzo 2007, n. 4 "Adeguamenti normativi in materia ambientale. Modifiche a Leggi regionali" (artt. 34 e 35);
- la Legge Regionale 23 dicembre 2011, n. 24 "Riorganizzazione del sistema regionale delle aree protette e dei siti della rete Natura 2000 e istituzione del Parco regionale dello Stirone e del Piacenziano" e ss.mm.ii.;
- la Legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni" e ss.mm.ii., che all'art. 18 prevede che sono attribuite alla Regione le funzioni di approvazione delle Misure di conservazione o dei Piani di gestione dei siti della rete Natura 2000 di cui all'art. 3 della Legge regionale n. 7/04, su proposta dei rispettivi Enti di gestione;
- la Legge regionale 20 maggio 2021, n. 4 "Legge europea per il 2021" al Capo III, artt. 25-28;

Viste, inoltre, le proprie Deliberazioni:

- n. 667 del 18.05.2009 "Disciplinare tecnico per la manutenzione ordinaria dei corsi d'acqua naturali ed artificiali e delle opere di difesa della costa nei siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)";
- n. 1191 del 30.7.2007 "Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS, nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2, della L.R. 7/04" con la quale si definiscono le procedure amministrative per la proposta di aggiornamento dei siti esistenti e per l'individuazione di nuovi siti e, contestualmente, si definiscono i due livelli delle misure di conservazione: quello generale, di competenza regionale, e quello specifico, di competenza degli Enti gestori dei siti Natura 2000;
- n. 79 del 30.01.2018 "Approvazione delle Misure generali di conservazione, delle Misure specifiche di conservazione e dei Piani di gestione dei siti Natura 2000, nonché della

proposta di designazione delle ZCS e delle modifiche alle delibere n. 1191/07 e n. 667/09”;

- n. 1147 del 16.07.2018 “Approvazione delle modifiche alle Misure generali di conservazione, alle Misure specifiche di conservazione e ai Piani di gestione dei siti Natura 2000, di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 79/18 (Allegati A, B e C)”

Visti, infine, le Misure Specifiche di Conservazione del Sito Natura 2000 ZSC IT4030021 “*Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo*”;

Premesso che le Regioni hanno la responsabilità di adottare le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state individuate.

Tenuto conto che, per quanto riguarda la Regione Emilia-Romagna, la competenza e la responsabilità prevalente nell’individuazione e nella conservazione delle aree della Rete Natura 2000, spettano alla Direzione Generale Cura del Territorio e Ambiente;

Preso atto che:

- il progetto di realizzazione della nuova tangenziale di Fogliano in provincia di Reggio Emilia comporta un’incidenza negativa significativa sul sito Natura 2000 ZSC IT4030021 “*Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo*”;
- si rende necessario prevedere opere di compensazione che prevedono la rinaturalizzazione di alcune aree agricole;
- si rende necessario includere all’interno del sito Natura 2000 le aree oggetto di compensazione limitatamente alle parti che sono ricadenti all’esterno del sito Natura 2000;

Viste, inoltre:

- la legge n. 124/15 di riforma della pubblica amministrazione ed i relativi decreti attuativi, in particolare i decreti legislativi 4/8/2016, n. 169 e 19/8/2016, n. 177;
- la L.R. 26 novembre 2001, n. 43 “Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna” e successive modifiche. ed in particolare, l’art. 37, comma 4;
- il D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni” e ss.mm.ii.;

- la propria deliberazione n. 111 del 28 gennaio 2021 recante "Approvazione del piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2021-2023";

Richiamate, infine, le proprie deliberazioni:

- n. 2416/08 recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera n. 999/08. Adeguamento e aggiornamento della delibera n. 450/07" e successive modifiche;
- n. 468/17, "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna". Adempimenti conseguenti";
- n. 2013/20 avente ad oggetto "Indirizzi organizzativi per il consolidamento della capacità amministrativa dell'Ente per il conseguimento degli obiettivi del programma di mandato per far fronte alla programmazione comunitaria 2021/2027 e primo adeguamento delle strutture regionali conseguenti alla soppressione dell'Ibacn";
- n. 2018/20 avente ad oggetto "Affidamento degli incarichi di direttore Generale della Giunta regionale ai sensi dell'art. 43 della 43/01 e ss.mm.ii.;
- n. 771/21 "Rafforzamento delle capacità amministrative dell'ente. Secondo adeguamento degli assetti organizzativi e linee di indirizzo 2021";

Dato atto che il responsabile del procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

Su proposta dell'Assessore alla montagna, aree interne, programmazione territoriale, pari opportunità della montagna;

A voti unanimi e palesi

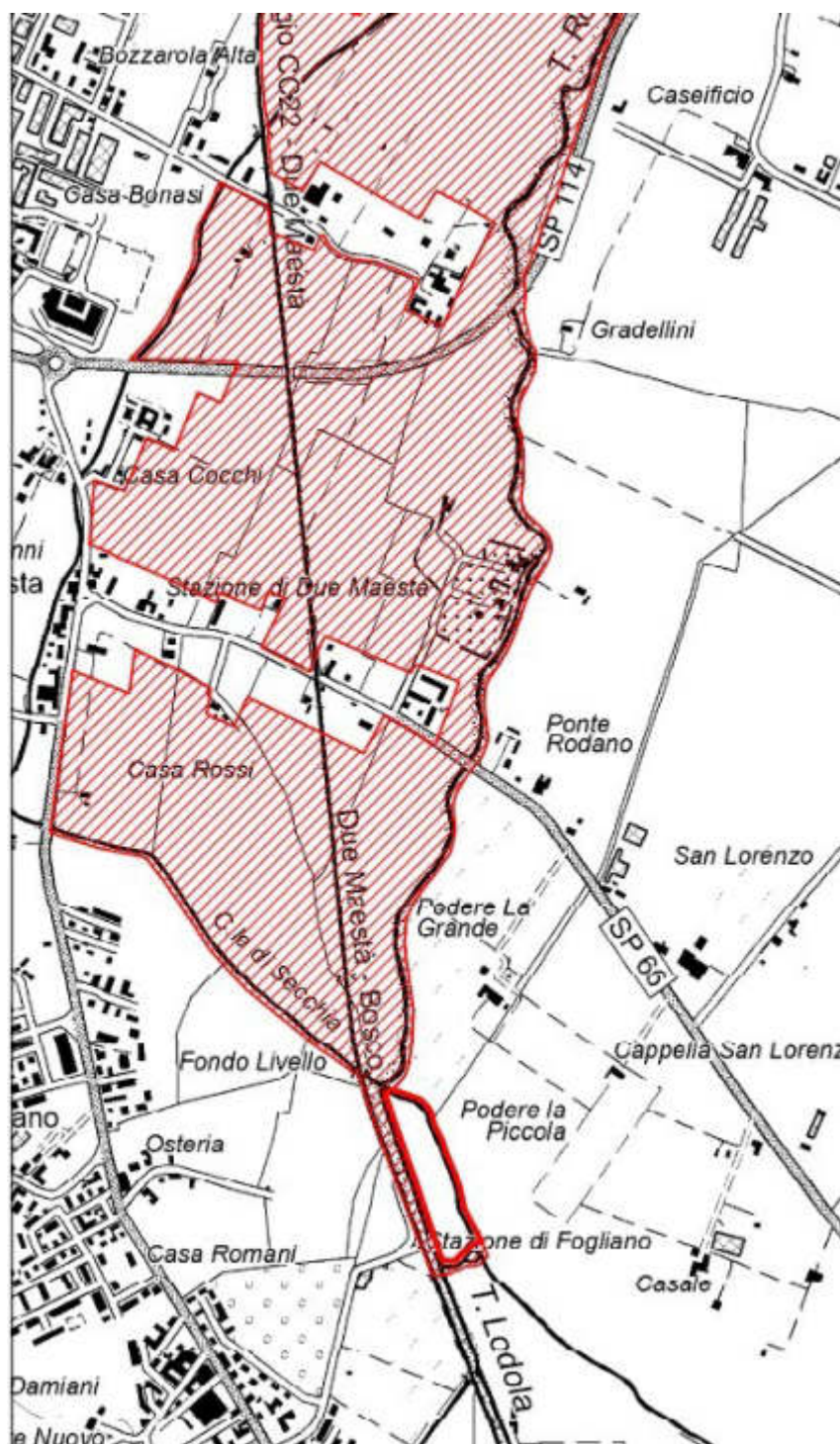
DELIBERA

- 1) di richiamare le considerazioni formulate in premessa, che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 2) di proporre al Ministero della Transizione Ecologica la modifica apportata all'attuale perimetrazione della ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo", indicata nell'Allegato A), parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) di stabilire che la nuova perimetrazione della ZSC di cui all'Allegato A) si intende vigente dalla data di approvazione della presente proposta da parte della Regione

Emilia-Romagna, fatte salve eventuali modifiche che la Commissione Europea intendesse apportare in futuro;

- 4) di stabilire che le Misure generali di conservazione e le Misure specifiche di conservazione relative alla Zona Speciale di Conservazione (ZSC) in oggetto si applicano anche alle aree interessate dall'ampliamento;
- 5) di stabilire che l'ampliamento complessivo della ZSC IT4030021 *"Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo"* risulta essere di 3 ha e che determina un'estensione complessiva della ZSC pari a 192 ha;
- 6) di stabilire, altresì, che il perimetro della ZSC modificato è riportato nella relativa cartografia depositata presso il Servizio Aree protette, Foreste e Sviluppo della Montagna, così come le relative schede "Formulario 2000";
- 7) di trasmettere per il seguito di competenza il presente atto al Ministero della Transizione Ecologica;
- 8) di disporre la pubblicazione integrale della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia- Romagna Telematico e sul sito, dando atto che il Servizio Aree protette, Foreste e Sviluppo della Montagna provvederà a darne pubblicizzazione anche sulla pagina web: <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000>.

Allegato A)



REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Gianni Gregorio, Responsabile del SERVIZIO AREE PROTETTE, FORESTE E SVILUPPO DELLA MONTAGNA esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2021/2122

IN FEDE

Gianni Gregorio

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2021/2122

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 2006 del 29/11/2021

Seduta Num. 54

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi

CONSORZIO DI BONIFICA DELL'EMILIA CENTRALE

Corso Garibaldi n. 42 - 42121 Reggio Emilia
protocollo@pec.emiliacentrale.it

CONCESSIONE N. 24253 IN COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

Vista la domanda di concessione presentato dalla PROVINCIA DI REGGIO EMILIA, gli elaborati progettuali e gli atti e i pareri della Conferenza dei Servizi promossa da ARPAE SAC Reggio Emilia in merito al progetto della Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in comune di Reggio Emilia;

Visto il parere favorevole del competente Servizio regionale in merito al tombinamento di tratti superiori a metri 10 di corsi d'acqua scolanti demaniali (atto prot. 25/03/2022 PG/2022/0050178)

Visto il parere del Responsabile del Procedimento, Ing. Nico Alberti, favorevole al rilascio della richiesta concessione, nel quale viene attestato che è stata seguita la prescritta procedura operativa;

Visto altresì il favorevole parere sulla compatibilità dell'opera oggetto della richiesta concessione tanto rispetto alle esigenze di manutenzione del Canale quanto rispetto alla sua funzionalità idraulica, rilasciato dall'Ing. Paola Zanetti, Dirigente dell'Area operativa Ambiente e Gestione Idraulica;

Assunti i poteri che gli sono stati conferiti dall'art. 47, comma 6, lettera f, dello Statuto consortile, approvato dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna con deliberazione n. 1383/2010 in data 20/09/2010;

Ai sensi degli artt. 136 e 137 del Regolamento per la esecuzione del T.U. della L. 22 marzo 1900, n. 195, e della L. 7 luglio 1902, n. 333, sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi approvato con il R.D. 8 maggio 1904, n. 368;

Visto l'art. 100 del R.D. n. 215/1933;

Visto l'art. 14 della L.R. n. 7/2004;

Visto l'art. 4 della L. R. Emilia Romagna n. 4/2007

dispone

- a) Viene rilasciata alla PROVINCIA DI REGGIO EMILIA codice fiscale 00209290352 con sede legale in Corso Garibaldi n. 59 42121 Reggio Emilia, pec provinciadi Reggio Emilia@cert.provincia.re.it concessione per la realizzazione di PONTI STRADALI/TOMBINAMENTI E ALTRE OPERE ACCESSORIE INTERFERENTI CON CAVI E CANALI FACENTI PARTE DEL RETICOLO DI BONIFICA, PRODROMICI ALLA NUOVA "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA";
- b) La concessione -pratica gk 2022/89- è disciplinata da tutte le condizioni qui di seguito elencate:
 - 1) Natura precaria della concessione : ferma restando la durata della concessione, si riconosce che tale provvedimento avrà natura essenzialmente precaria. Pertanto, al Consorzio viene fin d'ora riconosciuta l'insindacabile facoltà di procedere in qualsiasi momento alla sua revoca, alla sua modifica o all'imposizione di nuove condizioni, comprese eventuali variazioni del canone annuo, senza che il concessionario possa pretendere indennizzi o risarcimenti di sorta alcuna. In caso di mancata rimozione dell'opera, il Consorzio vi provvederà d'ufficio facendosi rimborsare i relativi

oneri con le medesime modalità con cui verranno riscossi i canoni annui.

- 2) Durata e scadenza : la concessione ha durata fino al 31/12/2051; allo scadere della concessione il Consocio avrà la facoltà di procedere al suo rinnovo anche in assenza di un'espressa richiesta in tal senso da parte del concessionario. In caso di mancato rinnovo della concessione, ovvero qualora venisse revocata, il concessionario dovrà immediatamente rimuovere le opere oggetto della concessione e mettere in pristino le pertinenze consorziali manomesse, riparando tutti i danni arrecati.
- 3) Canone annuo : il concessionario sarà tenuto al pagamento del canone annuo di € 324,00 oltre alle eventuali spese di notifica. Detto canone potrà essere rideterminato annualmente dal Consorzio a suo insindacabile giudizio. Il Consorzio avrà la facoltà di procedere alla riscossione del canone di concessione mediante avviso di pagamento ovvero con altre modalità ritenute più idonee. Per l'anno in corso, il canone sarà riscosso dal Consorzio unitamente al canone dell'anno successivo.
- 4) Responsabilità del concessionario: la concessione verrà rilasciata senza pregiudizio dei diritti dei terzi e pertanto, prima dell'inizio dei lavori, il richiedente otterrà ogni altra eventuale autorizzazione o concessione dovuta per legge, ad esempio di natura urbanistica (Concessione edilizia D.I.A., ecc.), paesaggistica, ambientale. Qualora la DIA o il Permesso di costruire non fossero rilasciati e/o decadessero per qualsiasi motivo, anche la concessione/autorizzazione ex R.D. 368/1904 rilasciata dal Consorzio di Bonifica si intenderà contestualmente annullata e priva di effetti giuridici. L'opera oggetto di concessione verrà costruita a rischio e pericolo dei richiedenti che si assumeranno ogni e qualsiasi responsabilità per danni provocati al manufatto stesso o a terzi per difetto di progettazione, esecuzione o manutenzione. In particolare il richiedente si impegna, a suo esclusivo onere e cura a posare e mantenere in efficienza tutte le protezioni antinfortunistiche previste dalla Legislazione vigente (a titolo esemplificativo e non esaustivo: guardrail, parapetti, ...), a mantenere l'opera in perfetta efficienza e a non apportarvi modificazioni di sorta senza il preventivo assenso scritto del Consorzio. In caso di manifeste carenze di manutenzione dell'opera che possano arrecare danno al regolare esercizio delle infrastrutture pubbliche di bonifica, previa diffida ad eseguire i necessari lavori di manutenzione, il Consorzio avrà facoltà di procedere d'ufficio facendosi rimborsare i relativi oneri con le medesime modalità con cui verranno riscossi i canoni annui.
- 5) Cambiamento della proprietà : le opere oggetto della concessione sono legate a vincolo di pertinenza alla rete stradale provinciale
- 6) Spese di istruttoria : il richiedente si impegna a provvedere al pagamento delle spese di istruttoria della richiesta concessione pari ad € 75,00. Il pagamento sarà eseguito unitamente a quello della prima annualità del canone.
- 7) Comunicazioni : tutte le comunicazioni con il Consorzio, relativamente alla concessione oggetto della presente domanda avverranno in via prioritaria per posta elettronica al seguente indirizzo: provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it . In caso di impossibilità di utilizzare l'e-mail, le comunicazioni avverranno per posta ordinaria. Il richiedente si impegna a comunicare al Consorzio eventuali cambiamenti al sopra indicato indirizzo di posta elettronica.
- 8) Caratteristiche delle opere:

A. **Tombinamento Condotta Bazzarola** (rif. catastale foglio 239 mapp. 84 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: tombinamento alla progressiva 0+230.62 della lunghezza di 55,10 metri eseguito mediante posa di elementi prefabbricati a sezione rettangolare realizzati in calcestruzzo armato vibrato idonei per carichi stradali di I° categoria delle dimensioni interne di metri 1.20 di base e 0.80 di altezza, con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma posati su sottofondo in calcestruzzo magro di altezza 10 cm. Stuccatura dei punti di giunzione sull'intero perimetro con malta cementizia, rinfilanco, rinterro e ricoprimento eseguito secondo le disposizioni riportate sulla scheda tecnica fornita dalla ditta produttrice. Realizzazione a monte e valle di idonei manufatti in c.a. di imbocco e di sbocco Presenza di pista di servizio in misto stabilizzato a scavalco del condotto idonea al transito dei mezzi operativi o stradali del consorzio per il servizio di sorveglianza e manutenzione. Realizzazione di cavalcafosso a monte del manufatto di imbocco per consentire il passaggio ai mezzi del Consorzio. Prescrizioni aggiuntive: Lo scarico delle acque di piattaforma all'interno del condotto prevede la laminazione a 5l/s/ha e immissione mediante bocca tarata DN 70mm con posa di valvola antirigurgito a clapet, la realizzazione di un doppio volume di laminazione attraverso la costruzione di un argine filtrante all'interno del bacino 01, allo scopo di ritardare lo scarico dei volumi accumulati di un periodo di tempo sufficientemente lungo da ritenersi terminato sia l'evento meteorico che lo svuotamento del condotto per effetto dell'interruzione del funzionamento delle pompe di aggotamento che prelevano dalle vasche del sottopasso stradale. Larghezza: 1.20 metri Materiale: Cemento Armato – 1 Altezza: 0.80 metri Lunghezza: 61,00 metri

B. Tombinamento Cavo Braiola (rif. catastale foglio 239 mapp. 163 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: tombinamento alla progressiva 0+38 della lunghezza di 26,10 metri eseguito mediante posa di elementi prefabbricati a sezione rettangolare realizzati in calcestruzzo armato vibrato idonei per carichi stradali di I° categoria delle dimensioni interne di metri. 1,20 di base e 0,80 di altezza, con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma posati su sottofondo in calcestruzzo magro di altezza 10 centimetri. Ulteriore prolungamento del tombamento con le medesime caratteristiche idrauliche di cui sopra in prosecuzione al manufatto di sbocco in direzione Est, tratto parallelo a via Anna Frank, per la lunghezza di circa 90 metri sino all'esistente sottopasso alla linea FER Reggio-Sassuolo. Stuccatura dei punti di giunzione sull'intero perimetro con malta cementizia, rinfilanco, rinterro e ricoprimento eseguito secondo le disposizioni riportate sulla scheda tecnica fornita dalla ditta produttrice. Realizzazione di manufatto di imbocco. Le tubazioni di scarico acque meteoriche provenienti dai fossi di guardia del rilevato stradale sia in sponda destra che sinistra del cavo si innestano nel rivestimento spondale con tubi tagliati a filo scarpata. Realizzazione di n. 3 pozzetti di ispezione in c.a. muniti di coperchio con chiusino in ghisa ispezionabile ad interasse di 30 metri nel tratto tubato a lato SP 66. Per ulteriori dettagli si richiama la tavola di progetto PD T6 N001_5010 e PD T5 N001_5010 Larghezza: 1.20 m Materiale: Cemento Armato – 1 Altezza: 0.80 m Lunghezza: 119 m

C. Tombinamento Condotto Braiola (rif. catastale foglio 254 mapp. 24 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: tombinamento alla progressiva 0+475 della lunghezza di circa 83,50 metri eseguito mediante posa di elementi prefabbricati a sezione circolare con base piana realizzati in calcestruzzo armato vibrato idonei per carichi stradali di I° categoria del diametro interno di 600mm, con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma preinserita, posati su sottofondo in calcestruzzo magro di altezza 10 cm. Stuccatura dei punti di giunzione sull'intero perimetro con malta cementizia, rinfilanco, rinterro e ricoprimento eseguito secondo le disposizioni riportate sulla scheda tecnica fornita dalla ditta produttrice. Realizzazione a monte e valle di idonei manufatti in c.a. di imbocco e sbocco. Realizzazione di n. 2 pozzetti di raccordo con i tratti a monte e valle già tubati più ulteriori due pozzetti di ispezione in c.a. delle dimensioni interne di cm 100x100 muniti di coperchio con chiusino in ghisa ispezionabile. Presenza di pista di servizio in misto stabilizzato a scavalco del condotto idonea al transito dei mezzi operativi o stradali del consorzio per il servizio di sorveglianza e

manutenzione. Nel tratto in cui la pista di servizio corre parallela sul lato sinistro (Est) del Condotto per una lunghezza presunta di circa 100 metri viene prolungato il tombamento sempre mediante impiego di tubo in c.a. del diametro interno di 600mm sino al pozzetto esistente da cui ha origine il Condotto Braiola Dir. e mantenimento dei dispositivi in ferro di derivazione (paratoie) Prescrizioni aggiuntive: per ulteriori dettagli si richiama la tavola di progetto PD T6 N001_5010 e PD T5 N001_5010 Materiale: Cemento Armato – 1 Diametro tubo: 600mm Lunghezza: 83.50m

D. Intervento su Condotto Fogliano 1° (rif. catastale foglio 254 mapp. 136 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: dismissione alla progressiva 1+140 delle funzioni idrauliche del tratto di condotto presente dalla presa in sponda sinistra sul Canale di Secchia immediatamente ad Ovest della linea FER Reggio-Sassuolo risalendo verso Sud sino alla confluenza con la nuova tubazione del Condotto Fogliano 2° Dir per una lunghezza complessiva di circa 270 metri. Per ulteriori dettagli si richiama la tavola di progetto PD T6 N001_5010 e PD T5 N001_5010 Prescrizioni: Dismissione della funzionalità idraulica di irrigazione del tratto di 270 metri Materiale: Cemento – 3 Lunghezza: 270 metri

E. Spostamento Condotto Fogliano 2° (rif. catastale foglio 254 mapp. 135 RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: il "Condotto di Fogliano 2° Dir viene intercettato alla progressiva 1+080 in corrispondenza del secondo pozzetto in c.a. esistente sul tratto tubato lungo la direttrice Ovest-Est posto a circa 300 metri dalla presa in sinistra idraulica sul Canale di Secchia; da tale manufatto si procede con un nuovo tombinamento in direzione Sud sino alla confluenza con il Condotto di Fogliano 1°. Il nuovo tombinamento della lunghezza di 110,40 metri avviene mediante posa di tubazione interrata in PVC DN 500 SN4 con giunto a bicchiere e guarnizione elastometrica premontata all'interno di scavo con idoneo letto di posa in sabbia. Rinterro a più strati con sabbia opportunamente costipata e ricoprimento finale con terreno vegetale, il tutto secondo le indicazioni tecniche fornite dalla ditta produttrice. Realizzazione di pozzetti di ispezione in c.a. ogni 30 metri delle dimensioni interne di cm 100x100 con coperchio e chiusino in ghisa ispezionabile. La nuova tubazione è collocata a piede del rilevato stradale alla distanza di metri. 4,00 rispetto al fosso di guardia. L'opera ad esclusivo utilizzo irriguo viene realizzata al di fuori della stagione irrigua di norma compresa tra maggio e settembre. Dismissione degli ultimi 80m circa dell'esistente condotto Fogliano 2° con frazionamento e trasferimento di proprietà del nuovo tracciato al Consorzio di Bonifica. Per ulteriori dettagli si richiama la tavola di progetto PD T6 N001_5010 e PD T5 N001_5010 Materiale: PVC – 2 Diametro tubo: 500mm Lunghezza: 110,40 metri Numero raccordi: 2 Numero pozzetti: 3

F. tombinamento Fosso Francesca (rif. catastale foglio 254 mapp. 316 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: tombinamento alla progressiva 0+860 della lunghezza di 48,20 metri eseguito mediante posa di elementi prefabbricati a sezione scatolare realizzati in calcestruzzo armato vibrato idonei per carichi stradali di I° categoria delle dimensioni interne di cm 400 di base e 200 di altezza, con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma, posati su sottofondo in calcestruzzo magro di altezza 10 cm. Il manufatto idraulico per la sua intera lunghezza risulta sifonato di circa 1,20m in funzione della livelletta stradale e delle quote arginali e verificato per il trasferimento delle portate già attualmente in transito (2.500l/s) anche attraverso un allargamento della sezione a cielo aperto a monte e valle che minimizzi le perdite di carico. Preventivo espurgo del fondo canale di circa 20 cm al fine di ripristinare la corretta livelletta di scorrimento. Stuccatura dei punti di giunzione sull'intero perimetro con malta cementizia, rinfiacco, rinterro e ricoprimento eseguito secondo le disposizioni riportate sulla scheda tecnica fornita dalla ditta produttrice. Realizzazione a monte e valle di idonei manufatti in c.a. di imbocco e sbocco. All'imbocco del tombamento raccordo idraulico con il tratto a cielo aperto mediante realizzazione di manufatto in c.a. costituito da una vasca a sezione ribassata di almeno 50cm al fine di consentire la sedimentazione del materiale solido

all'esterno del tombamento. Prescrizioni aggiuntive: a termine della tubazione per la lunghezza di circa 15 metri e a monte sino al manufatto sottopassante la linea FER Reggio-Sassuolo realizzazione di scogliera sul fondo e ambo le scarpate mediante posa di massi calcarei non gelivi - aventi almeno una faccia piana- della pezzatura 50-500 kg. Presenza di pista di servizio in misto stabilizzato a scavalco del canale idonea al transito dei mezzi operativi o stradali del consorzio per il servizio di sorveglianza. Realizzazione di cavalcafosso a valle del manufatto di sbocco mediante prolungamento del tombamento per consentire l'attraversamento del cavo ai mezzi del Consorzio. Per ulteriori dettagli si rimanda alla tavola di progetto PDT 1N 001_21_5010 TP01. Larghezza: 4.00m Materiale: Cemento Armato – 1 Altezza: 2.00m Lunghezza: 78,20 m

G. Ponte su Rio Lavacchiello (rif. catastale foglio 269 mapp. 54 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: tombinamento alla progressiva 0+940 della lunghezza di 27 metri eseguito mediante posa di elementi prefabbricati a sezione scatolare realizzati in calcestruzzo armato vibrato idonei per carichi stradali di I° categoria delle dimensioni interne di cm 300 di base e 250 di altezza, con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma, posati su sottofondo in calcestruzzo magro di altezza 10 cm. Preventivo espurgo sul fondo di circa 20 cm per ripristino della corretta quota di scorrimento. Stuccatura dei punti di giunzione sull'intero perimetro con malta cementizia, rinfilanco, rinterro e ricoprimento eseguito secondo le disposizioni riportate sulla scheda tecnica fornita dalla ditta produttrice. Realizzazione a monte e valle di idonei manufatti in c.a. di imbocco e sbocco. A monte della tubazione sino al ponticello esistente distante circa 15 metri ed a valle sino al manufatto sottopassante la linea FER Reggio-Sassuolo realizzazione di scogliera sul fondo e ambo le scarpate mediante posa di massi calcarei non gelivi aventi almeno una faccia piana della pezzatura 50-500 kg. Presenza di pista di servizio in misto stabilizzato a scavalco della fossetta idonea al transito dei mezzi operativi o stradali del consorzio per il servizio di sorveglianza e manutenzione. Per ulteriori dettagli si richiama la tavola di progetto PDT2N001_21_510 TP02. Prescrizioni aggiuntive: Realizzazione di cavalcafosso della larghezza di metri. 3,00 a monte del tombamento con arretramento della recinzione di progetto (attraversamento faunistico) per il transito dei mezzi consortili. Larghezza: 3,00 metri Materiale: Cemento Armato – 1 Altezza: 2,50 metri Lunghezza: 27,00 metri

H. Tombinamento Canale Reggiano di Secchia rif. catastale foglio 254 mapp. 121 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: tombinamento alla progressiva 1+200 della lunghezza di 48,00 metri eseguito mediante posa di elementi prefabbricati a sezione scatolare realizzati in calcestruzzo armato vibrato idonei per carichi stradali di I° categoria delle dimensioni interne di cm 300 di base e 250 di altezza, con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma, posati su sottofondo in calcestruzzo magro di altezza 10 cm. Preventivo espurgo di circa 20 cm al fine di ripristinare la corretta quota di scorrimento sul fondo. Stuccatura dei punti di giunzione sull'intero perimetro con malta cementizia, rinfilanco, rinterro e ricoprimento eseguito secondo le disposizioni riportate sulla scheda tecnica fornita dalla ditta produttrice. Realizzazione a monte e valle di idonei manufatti in c.a. di imbocco e sbocco. A monte della tubazione sino al ponticello esistente distante circa 25m ed a valle sino al manufatto sottopassante la linea FER Reggio-Sassuolo realizzazione di scogliera sul fondo e ambo le scarpate mediante posa di massi calcarei non gelivi -aventi almeno una faccia piana- della pezzatura 50-500 kg. Il bacino di laminazione n. 3 è posto alla distanza minima di 5.00 metri dal ciglio in destra idraulica ed il canale di svuoto e relativo pozzetto è tubato per pari lunghezza sempre ai fini del passaggio dei mezzi. Tombamento del tratto terminale del fosso stradale che si innesta in destra idraulica del rio immediatamente a monte del manufatto di imbocco per la lunghezza di 5,00metri Prescrizioni aggiuntive: Presenza di pista di servizio in misto stabilizzato a scavalco del rio idonea al transito dei mezzi operativi o stradali del Consorzio per il servizio di sorveglianza. Realizzazione di cavalcafosso a monte del manufatto di imbocco mediante prolungamento del

tombamento per consentire l'attraversamento ai mezzi del consorzio. La recinzione di progetto che si innesta sui manufatti di imbocco (ad invito attraversamento faunistico) viene traslata verso Sud per consentire un passaggio di almeno 3 metri sul cavalcafosso. Per ulteriori dettagli si rimanda alla tavola di progetto PDT 4N 001_21_5010 e manutenzione. Larghezza: 3,00metri Materiale: Cemento Armato – 1 Altezza: 2,50 metr iLunghezza: 48,00 metri

I) Ponte su Fossetta Fogliano 1° (rif. catastale foglio 254 mapp. 135 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: realizzazione di un ponte alla progressiva 1+660,00 ad un unica campata avente una luce complessiva di 12,80 metri e larghezza pari a 12,00 metri. L'impalcato dello spessore di 250mm in appoggio semplice è costituito da travi prefabbricate in c.a.p. del tipo H40 ed altezza 400mm e soletta gettata in opera in appoggio su due spalle laterali in c.a.,sostenute da palificata costituita da pali trivellati del diametro di 800mm.L'intradosso delle travi risulta posto ad una quota superiore di metri 1,40 rispetto al piano delle sommità arginali con quota di massima piena verificata per Tr 200 anni. A partire da 10 metri a monte del ponte proseguendo al di sotto della sezione idraulica sottesa al cavalcavia e sino al manufatto presente in corrispondenza della linea FER Reggio-Sassuolo il fondo e le scarpate del rio vengono rivestite mediante posa di massi da scogliera calcarei non gelivi -con almeno una faccia piana- della pezzatura 100-1000kg non intasati in calcestruzzo,limitati in altezza ad una quota di 50cm inferiore al ciglio delle sponde.Tombinamento terminale di 5,00 metri dei fossi di guardia alla tangenziale che recapitano a monte del ponte nella sezione rivestita in pietrame. Le piste di servizio in misto stabilizzato presenti da ambo i lati del corso d'acqua si interrompono al piede del corpo arginale e presentano una piazzola di manovra per i mezzi meccanici consortili. Prescrizioni aggiuntive: Per ulteriori dettagli si richiamano i contenuti delle tavole di progetto PD S3 N001 2 0 e Relazione generale tecnica descrittiva PD XX RG01 2 1 Larghezza: 12,00m Materiale: Cemento Armato - 1 Lunghezza: 12,80metri

J) tombinamento del Rio Valcavi (rif. catastale foglio 269 mapp. 55 comune RE)

Caratteristiche tecniche dell'opera: tombinamento alla progressiva 1+780 della lunghezza di 71,10 metri eseguito mediante posa di elementi prefabbricati a sezione scatolare realizzati in calcestruzzo armato vibrato idonei per carichi stradali di I° categoria delle dimensioni interne di cm 300 di base e 250 di altezza, con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma,posati su sottofondo in calcestruzzo magro di altezza 10 cm e preventivo espurgo di circa 20cm per il ripristino della corretta quota di scorrimento del fondo. Stuccatura dei punti di giunzione sull'intero perimetro con malta cementizia, rinfilanco, rinterro e ricoprimento eseguito secondo le disposizioni riportate sulla scheda tecnica fornita dalla ditta produttrice. Realizzazione a monte e valle di idonei manufatti in c.a. di imbocco e sbocco. A monte della tubazione per la lunghezza di 10 metri ed a valle sino al manufatto sottopassante la linea FER Reggio-Sassuolo realizzazione di scogliera sul fondo e ambo le scarpate mediante posa di massi calcarei non gelivi -aventi almeno una faccia piana- della pezzatura 50-500 kg. Il bacino di laminazione n. 4 è posto alla distanza non inferiore a 5.00 metri dal ciglio in destra idraulica ed il canale di svuoto è tubato per consentire il passaggio dei mezzi meccanici adibiti alla manutenzione con pozzetto a 5,00 metri dal ciglio. Presenza di pista di servizio in misto stabilizzato a scavalco del rio idonea al transito dei mezzi operativi o stradali del consorzio per il servizio di sorveglianza e manutenzione. Prescrizioni aggiuntive: realizzazione di cavalcafosso a monte del manufatto di imbocco mediante prolungamento del tombamento per consentire l'attraversamento del rio ai mezzi del Consorzio. Il parapetto posto a lato del cavalcafosso per passaggio mezzi di manutenzione, nel suo tratto a ridosso del manufatto di imbocco, viene traslato verso Est per consentire l'accesso in modo tale da avere un passaggio di almeno metri. 3,00.Per ulteriori dettagli si rimanda alla tavola di progetto PDT 4N 001_21_5010 TP04 Larghezza: 300cm Materiale: Cemento Armato - 1Altezza: 250 centimetri Lunghezza: 71,10m

- 9) Realizzazione dell'opera e prescrizioni generali: il Concessionario si impegna a comunicare al Consorzio la data d'inizio dei lavori, con un preavviso di almeno 15 giorni (via telefax o per posta elettronica all'indirizzo protocollo@pec.emiliacentrale.it) e così pure la data di fine lavori, , Qualora non sia comunicato l'inizio dei lavori al Consorzio, quest'ultimo richiederà all'utente inadempiente, oltre alle spese di istruttoria, il pagamento di una ulteriore somma di € 200,00 a ristoro dei maggiori oneri per sorveglianza. Tale somma sarà riscossa insieme alle spese d'istruttoria. In ogni caso l'inizio dei lavori è subordinato alle esigenze idrauliche del canale interessato. Ad insindacabile richiesta del Consorzio sarà prodotto il certificato di regolare esecuzione o di collaudo delle opere eseguite. I lavori/le opere saranno terminati entro 3 anni dalla data di rilascio del permesso, pena la possibile decadenza dello stesso che potrà anche essere archiviato d'ufficio, salvo motivate richieste di proroga. Il richiedente, qualora sia accertata dai tecnico consortili con apposito verbale la realizzazione non a regola d'arte delle opere e/o dei lavori autorizzati (o il loro completamento non corretto sotto il profilo idraulico) e, comunque, in danno alle infrastrutture pubbliche di bonifica interferite, autorizza espressamente il Consorzio di bonifica a completare le opere e i lavori, anche a mezzo di Ditte terze, addebitandogli tutte le spese inerenti sul primo avviso utile (avviso di pagamento o altro metodo, a discrezione del Consocio). Il manufatto, realizzato a regola d'arte e a perfetta tenuta idraulica, si intende costruito a rischio e pericolo del Concessionario, che si assume ogni e qualsiasi responsabilità per danni provocati al manufatto, al corso d'acqua interferito ed a terzi, sia per difetto di progettazione ed esecuzione, che in conseguenza delle acque fluenti nella infrastruttura pubblica di bonifica interferita; la manutenzione ordinaria e straordinaria dello stesso e delle sue immediate adiacenze, da eseguirsi al bisogno e/o su semplice richiesta del Consorzio, sarà a completa cura e onere del Concessionario. Il Concessionario autorizza espressamente il libero transito sui ponti/tombinamenti al Personale e ai mezzi operativi del Consorzio adibiti alla sorveglianza e manutenzione delle opere di bonifica.
- Qualunque opera quale recinzioni, muri e cordoli, cavidotti, pozzetti, pali di illuminazione, tralicci, opere di altra natura devono distare dai cavi del consorzio di bonifica almeno 5,00 metri dal ciglio se trattasi di canali in trincea o dall'unghia a piede argine qualora pensili;
 - Per tutte le aree umide e di laminazione, zone verdi si prescrive la distanza di almeno 5,00 metri;
 - Tutte le opere di rivestimento spondale dovranno terminare a 50 centimetri al di sotto del ciglio arginale al fine di agevolare le operazioni di manutenzione e sfalcio;
 - Per la realizzazione delle opere in progetto relative a canali di bonifica ad uso irriguo o di scolo non si dovrà operare nel periodo compreso tra il 1° Aprile e il 30 Settembre;
 - Dare comunicazione in largo anticipo al Consorzio in fase di programmazione delle BOB in modo tale da verificare eventuali interferenze con linee interrato del Consorzio;
 - Vista la complessità delle opere e le numerose interferenze con i cavi di bonifica si chiede un sopralluogo preventivo con la DL sia per esaminare la necessità di eventuali opere provvisorie in grado comunque di garantire il deflusso regolare delle acque, sia per contestualizzare il corretto posizionamento dei picchettamenti a fini plano-altimetrici;
 - E' necessario garantire la continuità idraulica della capillare rete di scolo e irrigazione anche se non di competenza consortile quali fossi interpoderali o stradali la cui funzionalità contribuisce al mantenimento della corretta regimentazione dei canali di bonifica.

Reggio Emilia, 03/05/2022

Il Direttore Generale
(Avv. Domenico Turazza)
firmato digitalmente

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 3674 del 01/03/2022 BOLOGNA

Proposta: DPG/2022/3912 del 01/03/2022

Struttura proponente: SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: AUTORIZZAZIONE AI SENSI DELL'ART. 60 DEL D.P.R. 753/80, PER LE OPERE DA ESEGUIRE IN FASCIA DI RISPETTO FERROVIARIA NEL CONTESTO DELLA REALIZZAZIONE DELLA "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA PROV (RE).

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITA' SOSTENIBILE

Firmatario: ALESSANDRO MEGGIATO in qualità di Responsabile di servizio

Responsabile del procedimento: Alessandro Meggiato

Firmato digitalmente

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TRASPORTI PUBBLICI
E MOBILITA' SOSTENIBILE

Visti:

- il d.p.r. n°753 del 11/7/80;
- il d.lgs. n°422 del 19/11/97 e s.m.i.;
- il d.lgs n°162/2007;
- il d.m. del 5/08/2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- la l.r. n°30/1998 e s.m.i.;

Preso atto che;

- Con comunicazione in data 18/12/2020, acquisita gli atti con prot. n°PG 0836116 del 18/12/2020, la Provincia di Reggio Emilia ha trasmesso istanza di avvio del procedimento unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Capo III della L.R. 4/2018 relativo al progetto "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in comune di Reggio Emilia" localizzato a Fogliano nel Comune di Reggio Emilia Prov (RE);
- Unitamente alla documentazione resa disponibile a seguito della suddetta istanza, la Provincia di Reggio-Emilia, in qualità di Soggetto attuatore, ha depositato anche l'istanza, ai sensi dell'art. 60 del d.p.r. 753/80, per le opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria nel contesto della realizzazione di detta Tangenziale di Fogliano sull'area catastalmente identificata nel piano particellare di esproprio, anch'esso agli atti del procedimento unico di Valutazione di Impatto Ambientale;
- l'intervento in oggetto è parzialmente previsto ad una distanza minore, rispetto a quella minima disposta dall'art.49 d.p.r. 753/80, dalla linea ferroviaria Reggio Emilia-Sassuolo;
- in allegato alla domanda, la proprietà richiedente ha presentato la relativa documentazione progettuale a firma di professionisti abilitati;
- con riferimento alla suddetta domanda è stata inviata richiesta di documentazione integrativa e/o chiarimenti con nota di questo Servizio regionale del 06/05/2021 prot. n° 0428730 e le integrazioni sono state acquisite agli atti della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

Considerato che l'intervento prevede;

- la realizzazione di un corpo stradale che ricade quasi interamente all'esterno della fascia di rispetto della linea

Ferroviaria eccetto un tratto del ramo di svincolo denominato Asse 1 e la connessa opera di scavalco della Tangenziale Sud-Est che si approssima maggiormente alla linea ferroviaria, arrivando, con il piede del rilevato ad una distanza minima di 20 m circa dal binario;

- la realizzazione di una rotatoria su Via Anna Frank che verrà posizionata con un profilo altimetrico tale da dover permettere la realizzazione di un sottopasso ferroviario al fine della soppressione del passaggio a livello sulla strada medesima;
- la realizzazione di una pista di servizio collocata a ridosso del rilevato stradale, quasi interamente al di fuori della fascia di rispetto ferroviaria, fatto salvo per il tratto di scavalco della Tangenziale Sud, destinata al solo accesso da parte degli Enti Gestori delle infrastrutture e del reticolo idrografico e, pertanto, non destinata alla fruibilità pubblica, risultando quindi non necessario prevedere un elemento di separazione tra pista di servizio e linea ferroviaria, ma comunque con chiusura degli accessi da ambo i lati;
- la realizzazione di un bacino di laminazione alla distanza minima di circa m. 16,10 rispetto la più vicina rotaia;
- la realizzazione di un secondo bacino di laminazione alla distanza minima di circa m. 15,27 rispetto la più vicina rotaia;

Dato atto che l'intervento non altera significativamente la situazione presente nell'attuale fascia di rispetto ferroviaria;

Verificato che:

- la soluzione progettuale, nella sua versione definitiva, non interessa più il mappale 69 del foglio 254 del Comune di Reggio-Emilia di proprietà Regionale, che pertanto è stato escluso dal piano di esproprio;

Acquisita la nota n° 1085/22 del 25/02/2022 con la quale la soc. F.E.R. s.r.l., azienda concessionaria della linea in parola, ha espresso il proprio parere in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria e il proprio assenso in linea tecnica ai fini della sicurezza subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni che fanno parte del dispositivo finale del seguente atto;

Ritenuto pertanto, anche sulla scorta dei sopralluoghi effettuati dai tecnici di F.E.R che sussistano le condizioni in merito alla sicurezza e alla conservazione della ferrovia, alla natura dei terreni e alle circostanze locali per autorizzare l'opera in parola in deroga al mantenimento della fascia di rispetto e quindi facendo eccezione al vincolo normativo che ne impone la salvaguardia;

Constatato che l'imposta di bollo sull'emanazione del presente atto:

- non è dovuta da parte del richiedente come previsto dall'art.16 della Tabella - allegato B del D.P.R. n. 642/1972;
- è assolta dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria (soc. F.E.R. s.r.l.), in modo virtuale a seguito dell'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia delle Entrate con prot. n° 20517/19 del 02/05/2019;

Richiamati i seguenti atti regionali:

- la d.g.r. n°2416 del 29 dicembre 2008 e s.m.i.;
- la d.g.r. n°733 del 25 giugno 2020;
- la d.g.r. n°270 del 29 febbraio 2016;
- la d.g.r. n°478 del 10 aprile 2017;
- la d.d. n°5905 del 21 aprile 2017;

Richiamate inoltre:

- il d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 e s.m.i.;
- la d.g.r. n°111 del 28/01/2021;

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

Attestata, ai sensi della delibera di giunta regionale n°2416/2008 e s.m.i., la regolarità del presente atto;

D E T E R M I N A

1. di autorizzare, in via straordinaria, considerate le particolari circostanze locali l'intervento di realizzazione della "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in comune di Reggio Emilia" previsto a Fogliano nel Comune di Reggio Emilia Prov (RE), catastalmente identificato nel piano particellare di esproprio, presentato dalla Provincia di

Reggio-Emilia, ai sensi dell'art. 60 del d.p.r. 753/80 derogando eccezionalmente da quanto previsto dall'art. 49 dello stesso DPR;

1. di dare atto che l'autorizzazione all'intervento è composta dal presente atto e dagli elaborati grafici agli atti della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presso l'archivio informatico della Regione Emilia-Romagna;
2. Di dare atto che, assunta agli atti la c.d. dichiarazione "liberatoria" sottoscritta dal richiedente, il medesimo esprime;
 - a) la volontà di rispettare i vincoli e le prescrizioni del presente atto;
 - b) la consapevolezza, data la vicinanza alla linea ferroviaria delle opere autorizzate, di esporsi ai disagi derivanti in via diretta o indiretta anche a seguito di variazioni dell'esercizio e/o ampliamento della linea, rinunciando a qualsiasi futura pretesa d'indennizzi di sorta;
 - c) l'impegno di rendere edotti in ogni modo (pena il ripristino a proprio onere delle condizioni dei luoghi ex-ante) eventuali acquirenti, affittuari o aventi causa sull'immobile o sulle opere in oggetto, della presente autorizzazione, dei vincoli e delle prescrizioni in essa contenuta e dell'esistenza della dichiarazione liberatoria i cui impegni dovranno essere formalmente accettati dagli stessi;
3. di stabilire che il richiedente, pena la decadenza della presente autorizzazione dovrà ottemperare alle seguenti prescrizioni;
 - a) a fine lavori dell'opera oggetto della presente autorizzazione, la proprietà dovrà trasmettere a F.E.R. S.r.l. quale gestore dell'infrastruttura, la dichiarazione firmata dal tecnico progettista attestante la conformità dell'intervento rispetto al progetto autorizzato col presente atto;
 - b) l'eventuale messa a dimora di piante nelle aree a verde dovrà rispettare gli artt. 52 e 55 del DPR 753/80 e, in particolare, in tutto il percorso della nuova infrastruttura da realizzare a meno di 30m dalla più vicina rotaia dovranno essere tagliate le piante la cui altezza non rispetta il suddetto art. 52 del DPR 753/80;

- c) l'illuminazione pubblica dovrà essere orientata in modo da non arrecare disturbo alla circolazione ferroviaria, in particolare, dovrà essere orientata dalla linea ferroviaria verso la nuova infrastruttura;
- d) eventuali attraversamenti della linea ferroviaria con impianti tecnologici o con manufatti in aggiunta a quelli già esistenti in loco, dovranno essere specificatamente autorizzati ai sensi della normativa tecnica di settore a seguito di istanza del proprietario e con la presentazione degli elaborati tecnici specialistici;
- e) la realizzazione di eventuali barriere fonoassorbenti lato linea ferroviaria dovrà essere autorizzata a seguito di presentazione di specifico progetto, con particolare riferimento ai franchi minimi di sicurezza nei confronti dei conduttori in tensione del prossimo impianto di elettrificazione ferroviaria;
- f) le formazioni di percorsi d'acqua e dei laghetti eutrofici dovranno essere realizzate con l'assoluta garanzia di non recare pregiudizio alla sede ferroviaria ed alla sua fondazione;
- g) la pista di servizio dovrà essere chiusa al traffico di pedoni, biciclette e mezzi di ogni tipo con l'installazione di apposita chiusura alle due estremità per la cui apertura la chiave dovrà essere consegnata anche a FER;

4. di stabilire inoltre quanto segue;

- il richiedente dovrà dare comunicazione al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria dell'inizio dei lavori in oggetto e successivamente, dell'avvenuta esecuzione degli stessi;
- eventuali danni e/o pregiudizi, diretti o indiretti, derivanti alla sede ferroviaria ed ai suoi impianti in conseguenza dell'opera in oggetto, dovranno essere immediatamente riparati o rimossi a cura del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria a spese della proprietà o aventi causa della costruzione;
- qualora non vengano rispettate le condizioni previste dal presente provvedimento, potrà essere disposta la revoca e/o la decadenza dello stesso in qualsiasi momento, da parte della Regione Emilia-Romagna, fatte salve le ulteriori sanzioni di legge;
- al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria in parola è affidata la verifica della corretta esecuzione dell'intervento, la sua corrispondenza agli elaborati

- presentati e il rispetto delle prescrizioni, sia in fase realizzativa che a conclusione lavori;
- la presente autorizzazione dovrà essere conservata dalla/e proprietà attuale/i e futura/e ed esibita ad ogni eventuale richiesta di presa visione del personale delle Amministrazioni competenti alla sorveglianza e vigilanza della linea ferroviaria in oggetto;
5. di dare atto che la presente autorizzazione è rilasciata nei riguardi esclusivi della sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario e della tutela dei beni ferroviari della Regione Emilia-Romagna, conseguentemente sono fatti salvi e impregiudicati i diritti di terzi;
 6. di dare atto che per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative ed amministrative richiamate in parte narrativa.
 7. dare atto 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. n. 33 del 2013.
 8. di pubblicare per estratto il presente provvedimento sul bollettino ufficiale telematico della Regione Emilia-Romagna.

Arch. Alessandro Meggiato



ARPAE

**Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia
dell'Emilia - Romagna**

* * *

Atti amministrativi

| | |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Determinazione dirigenziale | n. DET-AMB-2022-2113 del 28/04/2022 |
| Oggetto | AREE DEMANIO IDRICO - CONCESSIONE PER OCCUPAZIONE DI AREA DEMANIALE DI PERTINENZA DEL TORRENTE ACQUA CHIARA NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA (RE) - CODICE PROCEDIMENTO RE21T0003 TITOLARE: PROVINCIA DI REGGIO EMILIA |
| Proposta | n. PDET-AMB-2022-2222 del 27/04/2022 |
| Struttura adottante | Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia |
| Dirigente adottante | VALENTINA BELTRAME |

Questo giorno ventotto APRILE 2022 presso la sede di P.zza Gioberti, 4, 42121 Reggio Emilia, il Responsabile del Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia, VALENTINA BELTRAME, determina quanto segue.

Pratica N. 6374/2021

OGGETTO: AREE DEMANIO IDRICO – CONCESSIONE PER OCCUPAZIONE DI AREA DEMANIALE DI PERTINENZA DEL **TORRENTE ACQUA CHIARA** NEL COMUNE DI **REGGIO EMILIA (RE)** - CODICE PROCEDIMENTO **RE21T0003**

TITOLARE: **PROVINCIA DI REGGIO EMILIA**

LA DIRIGENTE

VISTI:

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi” e s.m.i.;
- il Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112 e, in particolare, gli articoli 86 e seguenti riguardanti il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali in materia di demanio idrico;
- la Legge Regionale E.R. 21 aprile 1999 n. 3 “Riforma del sistema regionale e locale” e successive modifiche e, in particolare, gli articoli 140 e seguenti, relativi alla gestione del demanio idrico;
- la Legge Regionale E.R. 30 luglio 2015, n. 13 “Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitane di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni”, in attuazione della quale le funzioni in materia di demanio idrico sono esercitate tramite l'Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia (ARPAE) a far data dal 01/05/2016;
- la Deliberazione di Giunta Regionale Emilia-Romagna n. 2173 del 21 dicembre 2015 di approvazione dell'assetto organizzativo generale di ARPAE di cui alla L.R. n. 13/95, che ha attribuito in particolare al Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) territorialmente competente lo svolgimento delle funzioni relative al demanio idrico;
- la Deliberazione del Direttore Generale Arpae n. 99 del 31/12/2015 “Conferimento degli incarichi dirigenziali, degli incarichi di Posizione Organizzativa e delle Specifiche Responsabilità al personale trasferito dalla Città Metropolitana e dalle Province ad Arpae a seguito del riordino funzionale di cui alla L.R. n. 13/2015”;
- la Delibera del Direttore Generale di ARPAE n. 59/2016 avente ad oggetto “Direzione Generale. Conferimento dell'incarico dirigenziale di Responsabile Area Coordinamento Rilascio Concessioni” e conferma degli incarichi di Posizione Organizzativa al personale della Regione Emilia-Romagna distaccato ad Arpae sulle funzioni assegnate ai sensi della L.R. 13/2015;

VISTE le disposizioni in materia:

- il Regio Decreto 25.07.1904 n. 523 “T.U. delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie”
- il Regio Decreto 11 dicembre 1933 n. 1775 “Testo Unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici”;
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e s.m. e i. contenente le disposizioni di legge in materia ambientale;
- la Legge Regionale 14 aprile 2004 n. 7 “Disposizioni in materia ambientale. Modifiche ed integrazioni a leggi regionali”, in particolare Capo III del Titolo I rubricato “Valutazione di incidenza” e Capo II del Titolo II, “Disposizioni in materia di occupazione ed uso del territorio” e successive modifiche e integrazioni;
- la D.G.R. 18/06/2007 n. 895 “Modificazioni alla disciplina dei canoni di concessione delle aree del demanio idrico ai sensi dell'art. 20, comma 5 della L.R. 7/04”;

- la L.R. 22/12/2009 n. 24, Legge finanziaria regionale - Bilancio pluriennale 2010-2012, art. 51;
- la D.G.R. 29/06/2009 n. 913, "Revisione canoni aree del demanio idrico ex art. 20, comma 5 della L.R. 7/04";
- la D.G.R. 11/04/2011 n. 469, "Revisione canoni aree del demanio idrico ex art. 20, comma 5 della L.R. 7/2004";
- la D.G.R. 17/02/2014 n. 173, "Revisione canoni aree del demanio idrico ex art. 20, comma 5 della L.R. 7/2004";
- la Legge Regionale 30 aprile 2015 n. 2 "Disposizioni collegate alla legge finanziaria per il 2015", e in particolare l'art. 8 "Disposizioni sulle entrate derivanti dall'utilizzo del demanio idrico";
- la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1622 del 29/10/2015 "Disposizioni in materia di demanio idrico, anche ai sensi dell'art. 8 della L.R. 2/2015";
- la Legge Regionale 6 marzo 2018 n. 2 "Modifiche alla L.R. 7/11/2012 n. 11 (norme per la tutela della fauna ittica e dell'ecosistema acquatico e per la disciplina della pesca, dell'acquacoltura e delle attività connesse nelle acque interne) ...";
- la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1717 del 28/10/2021 "Disposizioni per la rideterminazione, specificazione dei canoni per l'utilizzo di acqua pubblica, semplificazione dei canoni di concessione delle aree del demanio idrico e disposizioni per attuare la piantumazione di nuovi alberi nelle aree demaniali";

EVIDENZIATO inoltre che la L.R. 13/2015, articoli 14 e 19, ha attribuito all'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile, tra le altre, le funzioni relative alla difesa del suolo e sicurezza idraulica comprese quelle afferenti al servizio di piena, al Nulla Osta Idraulico ed alla sorveglianza idraulica;

PRESO ATTO:

della domanda in data **04/02/2021** presentata dalla Provincia di Reggio Emilia C.F./P.IVA **00209290352** con sede in Reggio Emilia nell'ambito della procedura PAUR ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 e della LR 4/2018 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) relativa al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" tendente ad ottenere la concessione per l'occupazione di area di pertinenza demaniale Torrente Acqua Chiara nel Comune di **Reggio Emilia (RE)**, identificata al NCT di detto Comune al Foglio **215** area non censita antistante la particella **129** e Foglio **235** area non censita antistante le particelle **282** e **283**, ad uso **realizzazione tangenziale Fogliano (Ponti stradali e tombamento canali)**.

ACCERTATO:

- che i terreni interessati sono all'interno dell'area ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo";

VERIFICATO:

- che sul B.U.R.E.R.T n. 35 in data 17/02/2021 e n. 67 in data 16/03/2022 è stata effettuata la pubblicazione della domanda di concessione e che nei termini previsti dalla L.R. N. 7/2004 non sono pervenute osservazioni, opposizioni, né domande concorrenti;
- che, il richiedente ha versato, ai sensi dell'art. 20, comma 9 della LR n. 7/2004, l'importo dovuto per l'espletamento dell'istruttoria della domanda di concessione;

ACQUISITI, nell'ambito della succitata procedura PAUR ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 e della LR 4/2018 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA), e che vengono allegati come atti endo-procedimentali al presente Provvedimento:

- il Nulla Osta Idraulico rilasciato dall'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Reggio Emilia, relativo alla richiesta di concessione di Occupazione di Area del Demanio Idrico assunto al protocollo n. PG/2022/50178 in data 25/03/2022,
- la Valutazione d'incidenza della Tangenziale di Fogliano in comune di Reggio Emilia approvata dal Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna della Regione Emilia-Romagna con Determinazione n. 100 del 10/01/2022;
- il parere dell'Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti, assunto al protocollo con n. PG/2022/54379 in data 01/04/2022.

CONSIDERATO:

- che trattandosi di occupazione necessaria all'esercizio di attività istituzionali della Provincia concessionaria, a carattere non lucrativo, si applica l'esenzione dal pagamento del canone prevista dalle deliberazioni della Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 895/2007 e n. 173/2014;
- che la Provincia concessionaria è un ente pubblico fra quelli inseriti nel conto economico consolidato individuati ai sensi dell'articolo 1, commi 2 e 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e di finanza pubblica) per cui si applica l'esenzione dal versamento della cauzione a norma della L.R. 2/2015 art. 8 comma 4;

DATO ATTO:

- che è stato redatto il Disciplinare di Concessione che stabilisce, oltre alle clausole di natura economica, le condizioni e prescrizioni cui è subordinato l'esercizio della concessione;
- che nel procedimento istruttorio non sono emerse condizioni riconducibili a cause di diniego;

RITENUTO, sulla base delle risultanze dell'istruttoria tecnico-amministrativa esperita, che l'occupazione richiesta sia ammissibile sotto l'osservanza delle condizioni e prescrizioni contenute nel disciplinare parte integrante e sostanziale del presente atto;

SU proposta del Responsabile del procedimento, titolare dell'Incarico di Funzione Unità Demanio Idrico RE.

DETERMINA

per le motivazioni indicate in premessa, da intendersi qui integralmente richiamate

- a) di assentire, fatti salvi ed impregiudicati i diritti dei terzi, a Provincia di Reggio Emilia C.F./P.IVA 00209290359 con sede in Reggio Emilia (RE), la concessione per l'occupazione dell'area demaniale di pertinenza del Torrente Acqua Chiara, identificata al NCT del Comune di **Reggio Emilia** al Foglio **215** area non censita antistante la particella **129** e Foglio **235** area non censita antistante le particelle **282** e **283**, ad uso **Ponte stradale nell'ambito della realizzazione della tangenziale di Fogliano**;
- b) di stabilire che a norma dell'art.17 della L.R. 7/2004, la concessione sia valida fino al **31 Dicembre 2040**;
- c) di approvare il Disciplinare di concessione parte integrante e sostanziale del presente atto, contenente le condizioni e prescrizioni per l'esercizio della concessione;
- d) che la presente determinazione ha efficacia subordinatamente all'esecutività della delibera di Giunta Regionale di approvazione della procedura PAUR ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 e della LR 4/2018 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA);
- e) di dare atto che, ai fini degli adempimenti in materia di trasparenza, per il presente provvedimento si provvederà alla pubblicazione ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs n. 33/2013 e del vigente Programma Triennale per la Trasparenza e l'Integrità di ARPAE;
- f) di dare atto, infine:
 - che i canoni, il deposito cauzionale e le spese di istruttoria sono introitati su appositi Capitoli del Bilancio della Regione Emilia Romagna
 - che qualora il presente provvedimento sia soggetto a registrazione fiscale ai sensi del D.P.R. 26 aprile 1986, n. 131 questo debba essere fatto a cura del Concessionario entro il ventesimo giorno dalla data di avvenuta adozione del presente atto
 - che l'originale del presente atto, con oneri di bollatura a carico del concessionario, è conservato presso l'archivio informatico dell'amministrazione concedente e ne sarà notificata al concessionario una copia semplice che dovrà essere esibita ad ogni richiesta del personale addetto alla vigilanza;
 - che il presente provvedimento potrà essere impugnato, ai sensi del D.Lgs. 02/07/2010 n. 104 art. 133 comma 1 lettera b) e s.m.i., dinanzi all'Autorità giurisdizionale amministrativa entro 60 giorni dalla notifica, ovvero dinanzi all'Autorità giurisdizionale ordinaria per quanto riguarda la quantificazione dei canoni.

LA DIRIGENTE DEL

*SERVIZIO AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI
DI REGGIO EMILIA*

*Dott.ssa Valentina Beltrame
(originale firmato digitalmente)*

DISCIPLINARE

contenente gli obblighi e le condizioni cui è vincolata la concessione di occupazione area del demanio idrico del Torrente Acqua Chiara in territorio del Comune di **Reggio Emilia (RE)** ad uso **Ponte stradale nell'ambito della realizzazione della tangenziale di Fogliano** a favore della **Provincia di Reggio Emilia**, in seguito indicato come "Concessionario".

Articolo 1

Oggetto della Concessione

1.1 La concessione ha per oggetto l'area demaniale pertinente il **Torrente Acqua Chiara**, identificata al NCT del Comune di **Reggio Emilia (RE)** al Foglio **215** area non censita antistante la particella **129** e Foglio **235** area non censita antistante le particelle **282** e **283**.

1.2 L'occupazione della suddetta area è concessa ad uso **Ponte stradale nell'ambito della realizzazione della tangenziale di Fogliano**.

Articolo 2

Durata della concessione

2.1 La concessione, a norma della L.R. 7/2004, art.17, è assentita con durata fino al **31 dicembre 2040**;

2.2 La stessa potrà essere rinnovata ai sensi dell'Art. 18 L.R. 7/2004, previa richiesta dell'interessato da inoltrarsi prima della scadenza.

2.3 L'Amministrazione concedente ha la facoltà, qualora lo richiedano prevalenti ragioni di pubblico interesse, di sospendere o revocare la concessione e di ordinare la riduzione in pristino dei luoghi, ovvero di prescrivere le modifiche ritenute opportune, con rinuncia da parte del Concessionario a ogni pretesa d'indennizzo.

Articolo 3

Canone, Cauzione e Spese

3.1 Trattandosi di occupazione necessaria all'esercizio di attività istituzionali della Provincia concessionaria, a carattere non lucrativo, si applica l'esenzione dal pagamento del canone prevista dalle deliberazioni della Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 895/2007 e n. 173/2014.

3.2 Essendo la Provincia Concessionaria un ente pubblico fra quelli inseriti nel conto economico consolidato individuati ai sensi dell'articolo 1, commi 2 e 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e di finanza pubblica) si applica l'esenzione dal versamento della cauzione a norma della L.R. 2/2015 art. 8 comma 4.

Articolo 4

Prescrizioni particolari d'esercizio

Oltre alle condizioni e prescrizioni di cui al presente disciplinare, il concessionario ha l'obbligo di acquisire tutte le ulteriori autorizzazioni eventualmente necessarie alla realizzazione delle opere progettate, in qualsiasi momento ciò si rendesse necessario, sia prima delle loro esecuzione oppure durante l'esercizio della utenza stessa, sollevando l'amministrazione concedente da qualsiasi vertenza.

4.1 Prescrizioni contenute nel nulla osta idraulico dell'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Reggio Emilia, nella Valutazione d'incidenza della Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna e nel parere dell'Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti:

Si recepiscono nel presente disciplinare le prescrizioni dei suddetti Enti che vengono allegate come atto endo-procedimentale al presente provvedimento;

4.2 Stato delle opere – Le opere eseguite devono essere mantenute in condizioni di efficienza ed in buono stato. La ditta titolare della concessione è responsabile in ogni momento dello stato delle opere eseguite e del loro mantenimento in condizioni di sicurezza affinché risultino innocue ai terzi ed al pubblico generale interesse.

In ogni caso, è d'obbligo la rigorosa osservanza delle norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006.

4.3 Salvaguardia della fauna ittica - Qualora dall'esecuzione di lavori nell'alveo dei corsi d'acqua naturali possano derivare turbative all'habitat naturale, il concessionario è tenuto a disporre l'informazione alla **Regione (Direzione Generale Agricoltura Caccia e Pesca)**, con almeno quindici giorni di anticipo rispetto alla loro data di inizio. La Regione formula le eventuali prescrizioni da fissare in capo al richiedente, compresi gli eventuali adempimenti da eseguire, a spese dell'interessato, per il recupero della fauna ittica presente e per l'eventuale successivo ripopolamento e ne dà notizia alla **Provincia di competenza**.

Articolo 5

Obblighi e condizioni generali

5.1 La concessione di occupazione di suolo del demanio idrico si intende assentita senza pregiudizio dei diritti dei terzi e con l'obbligo della piena osservanza di Leggi e Regolamenti con particolare riguardo alle norme in materia idraulica, urbanistica e di tutela dell'Ambiente.

5.2 L'Amministrazione concedente ha facoltà, in caso di mutamento della situazione di fatto o per sopravvenuti motivi di pubblico interesse, di revocare la concessione e di ordinare la riduzione in pristino dei luoghi, ovvero di prescrivere le modifiche ritenute opportune, con rinuncia da parte del concessionario a ogni pretesa d'indennizzo.

5.3 Il concessionario è tenuto alla custodia dei beni concessi, di cui avrà cura di eseguire regolarmente il controllo e la manutenzione, per tutta la durata della concessione, custodia che implica il divieto a qualunque forma di utilizzo dei beni concessi da parte di soggetti diversi dal concessionario e/o suoi aventi causa, e cioè di soggetti privi di titolo e/o privi di legittimazione.

5.4 Fanno comunque carico al concessionario tutte le azioni ed opere (preventivamente autorizzate dalle competenti Autorità) che, in dipendenza della concessione, siano opportune o necessarie per:

- la salvaguardia del buon regime idraulico del corso d'acqua di che trattasi nella località in oggetto;
- la conservazione dei beni concessi;
- la prevenzione da danni e/o infortuni e/o rischi per l'incolumità pubblica delle persone (tabellazione segnaletica, barriere, recinzioni, rimozioni di pericoli ecc.).

5.5 E' a totale cura e spesa del concessionario assicurarsi l'accessibilità alle aree demaniali suddette.

5.6 Qualora il corso d'acqua, nel tratto interessato dalla concessione, debba essere oggetto di lavori e/o opere idrauliche comportanti l'incompatibilità parziale o totale dell'occupazione dell'area demaniale, l'Amministrazione concedente si riserva il diritto di modificare la superficie dell'area o di revocare la concessione: in tal caso l'area interessata dovrà essere restituita pulita e priva di qualunque materiale, coltivazione o manufatto;

5.7 Non può essere apportata alcuna variazione all'estensione delle occupazioni concesse, come individuate nella cartografia di riferimento, e alla destinazione d'uso né può essere modificato lo stato dei luoghi senza preventiva autorizzazione dell'Amministrazione concedente;

5.8 La concessione è attribuita a titolo personale e non è trasferibile. Il Concessionario non può sub-concedere o locare, nemmeno in parte, il bene ottenuto in concessione.

5.9 Al termine della concessione il Concessionario ha l'obbligo di ripristinare lo stato dei luoghi nei modi indicati dall'Agenzia regionale competente. Qualora il Concessionario non ottemperasse nel termine fissato dall'Amministrazione, quest'ultima provvederà d'ufficio all'esecuzione in danno dell'interessato. In alternativa all'integrale demolizione l'Agenzia regionale competente potrà a suo

insindacabile giudizio consentire, prescrivendo eventuali modifiche, la permanenza dei manufatti, che in tal caso saranno acquisiti gratuitamente al demanio.

5.10 La destinazione d'uso diversa da quella concessa, il mancato rispetto, grave o reiterato, di prescrizioni normative o del disciplinare, il mancato pagamento di due annualità, nonché la sub-concessione a terzi comportano la decadenza della concessione a norma dell'art. 19 comma 2, L.R. 7/2004.

5.11 La concessione è vincolata al rispetto, da parte del Concessionario, di tutte le vigenti disposizioni di legge e regolamentari in materia di polizia idraulica, di urbanistica ed edilizia, nonché di tutela del paesaggio e dell'ambiente naturale.

5.12 Il Concessionario è tenuto a consentire in qualunque momento l'accesso all'area al personale di questa Agenzia e agli addetti al controllo ed alla vigilanza, nonché alle imprese da questi incaricate per rilievi, accertamenti e interventi operativi, con relativi strumenti, mezzi d'opera e di trasporto. L'Amministrazione e le imprese da essa incaricate non sono responsabili per danni cagionati ai beni del Concessionario qualora egli non abbia provveduto adeguatamente a svolgere gli interventi di prevenzione e conservazione di propria spettanza

5.13 E' ad esclusivo e totale carico del concessionario il risarcimento di tutti i danni che, in dipendenza della concessione, venissero arrecati a proprietà, sia pubbliche sia private, a persone, animali, ambiente e cose, restando l'Amministrazione concedente espressamente sollevata ed indenne da qualsiasi responsabilità o molestia anche giudiziale.

Articolo 6 **Decadenza della Concessione**

6.1 Ai sensi dell'art. 19 della L.R. 14 aprile 2004, n. 7 sono causa di decadenza della concessione:

- a) la destinazione d'uso diversa da quella concessa;
- b) il mancato rispetto, grave o reiterato, di prescrizioni normative o del disciplinare;
- c) la subconcessione a terzi.

Firmato per accettazione il concessionario
(*Provincia di Reggio Emilia*)

SI ATTESTA CHE IL PRESENTE DOCUMENTO È COPIA CONFORME DELL'ATTO ORIGINALE FIRMATO DIGITALMENTE.

ARPAE
Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia
dell'Emilia - Romagna

* * *

Atti amministrativi

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Determinazione dirigenziale | n. DET-AMB-2022-2169 del 02/05/2022 |
| Oggetto | RETTIFICA PER MERO ERRORE MATERIALE DELLA DETERMINAZIONE N. DET-AMB-2022- 2113 DEL 28/04/2022 AVENTE AD OGGETTO: AREE DEMANIO IDRICO <i>è</i> CONCESSIONE PER OCCUPAZIONE DI AREA DEMANIALE DI PERTINENZA DEL TORRENTE ACQUA CHIARA NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA (RE) - CODICE PROCEDIMENTO RE21T0003 |
| Proposta | n. PDET-AMB-2022-2291 del 29/04/2022 |
| Struttura adottante | Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia |
| Dirigente adottante | VALENTINA BELTRAME |

Questo giorno due MAGGIO 2022 presso la sede di P.zza Gioberti, 4, 42121 Reggio Emilia, il Responsabile del Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia, VALENTINA BELTRAME, determina quanto segue.

RETTIFICA PER MERO ERRORE MATERIALE DELLA DETERMINAZIONE N. DET-AMB-2022-2113 DEL 28/04/2022 AVENTE AD OGGETTO: AREE DEMANIO IDRICO – CONCESSIONE PER OCCUPAZIONE DI AREA DEMANIALE DI PERTINENZA DEL **TORRENTE ACQUA CHIARA** NEL COMUNE DI **REGGIO EMILIA (RE)** - CODICE PROCEDIMENTO **RE21T0003**

LA DIRIGENTE

RICHIAMATA la propria Determinazione n. DET-AMB-2022-2113 del 28/04/2022 con la quale è stata assentita alla Provincia di Reggio Emilia con sede in Reggio Emilia la concessione per occupazione di area demaniale di pertinenza del Torrente Acqua Chiara in Comune di Reggio Emilia (RE) da destinarsi ad uso **Ponte stradale nell'ambito della realizzazione della tangenziale di Fogliano**.

CONSIDERATO che è stato rilevato che, per mero errore materiale, nella soprarichiamata Determinazione è stato erroneamente indicato nei seguenti punti:

- al punto "PRESO ATTO" (pag. 2)
- al punto a) del "DETERMINA" (pag. 3)
- al punto 1.1 dell'Articolo 1 "Oggetto della Concessione" del Disciplinare (pag. 5)

il Foglio 235 anziché Foglio 239 relativamente all'individuazione catastale dell'area demaniale interessata in cui ricade l'intervento.

RILEVATA la necessità di provvedere a rettificare la sopracitata Determinazione nei contenuti su esposti.

DETERMINA

Per le motivazioni esposte in premessa

a) di rettificare la propria Determinazione n. DET-AMB-2022-2113 del 28/04/2022, sostituendo:

- al punto "**PRESO ATTO**" (pag. 2)
- al punto **a)** del "**DETERMINA**" (pag. 3)
- al punto **1.1** dell'Articolo **1** "Oggetto della Concessione" del Disciplinare (pag. 5)

il Foglio "**239**" in luogo del Foglio "235";

b) di dare atto che restano confermate tutte le altre disposizioni contenute nella succitata Determinazione.

LA DIRIGENTE DELLA
STRUTTURA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI
DI REGGIO EMILIA
Dott.ssa Valentina Beltrame

SI ATTESTA CHE IL PRESENTE DOCUMENTO È COPIA CONFORME DELL'ATTO ORIGINALE FIRMATO DIGITALMENTE.

Risposta alla Pratica n

Agenzia Regionale per la Prevenzione,
l'Ambiente e l'Energia dell'Emilia-Romagna –
Struttura Autorizzazioni e Concessioni di
Reggio Emilia
aoore@cert.arpa.emr.it

Oggetto: Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) - comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs 152/06, della Procedura di variante agli strumenti urbanistici (L.R. 4/2018, L.R. n. 24/17, L.R. 37/2002) e della Concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (L.R. 7/2004) - e degli altri atti di assenso relativo al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia – Parere di Competenza.

Visti

- La comunicazione di avvio del procedimento di ARPAE SAC per la Conferenza dei Servizi riguardante il procedimento autorizzatorio unico Regionale (PAUR) relativo al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano, di cui al prot. PC/2020/68832 del 28/12/2020;
- La richiesta di integrazioni dello scrivente servizio Difesa del Suolo e Protezione Civile di Reggio Emilia prot. PC/2021/25488 del 07/05/2021;
- La documentazione progettuale revisionata in base alle integrazioni richieste dallo scrivente Servizio, ed in particolare l'elaborato 03.1 - *Studio idrologico e idraulico*, nel quale la verifica dell'attraversamento del Torrente Acqua Chiara è stata integrata e implementata sviluppando un modello monodimensionale in moto permanente mediante il software HEC-RAS;
- la D.G.R. 2242/09 "L.R. 42/01 Accordo costitutivo dell'Agenzia Interregionale per il Fiume Po, art.3 – Ridefinizione dei tratti di corsi d'acqua di competenza dell'Agenzia Interregionale per il Fiume Po e della Regione Emilia Romagna";
- T.U. R.D. 523/1904 sulle opere idrauliche e successive modifiche ed integrazioni;
- il D.M. 17/01/2018 - Normativa Tecnica per le Costruzioni e il successivo aggiornamento Decreto 17 gennaio 2018 e la relativa CIRCOLARE 21 gennaio 2019 n.7 C.S.LL.PP: "Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni» di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018;
- la L.R. n. 7/2004 "Disposizioni in materia ambientale";
- la Direttiva UE (2007/60/CE) relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni;

Via Emilia Santo Stefano, 25
Via della Croce Rossa, 342121 REGGIO EMILIA
42122 REGGIO EMILIATel. 0522.407711
Tel 0522 585911

Fax 0522.407750

PEC: stpc.reggioemilia@postacert.regione.emilia-romagna.itE-mail: stpc.reggioemilia@regione.emilia-romagna.itwww.regione.emilia-romagna.it<https://protezionecivile.regione.emilia-romagna.it/>

| INDICE | LIV. 1 | LIV. 2 | LIV. 3 | LIV. 4 | LIV. 5 | ANNO | NUM | SUB. |
|----------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|-------|------|------|
| a uso interno: DP/ / | Classif. 5683 | | | | | Fasc. | 2019 | 144 |

- l'art. 19 della LR13/15 "Riordino delle funzioni amministrative. Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile".

Constatato che:

- il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po, nella seduta del 3 marzo 2016, con Deliberazione n. 2/2016, ha approvato il Piano Gestione Rischio Alluvioni comprensivo degli elaborati "mappe di pericolosità e rischio alluvioni";
- in data 7 dicembre 2016 con Deliberazione n.5, il suddetto Comitato Istituzionale ha adottato la Variante alle Norme del PAI e del PAI Delta;
- con D.G.R. n.1300 del 01/08/2016, la Regione Emilia-Romagna ha emanato le "Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di gestione del Rischio Alluvioni nel settore urbanistico, ai sensi dell'art. 58 elaborato N.7 (Norme Tecniche) e dell'art. 22 El. n.5 (Norme di Attuazione) del Progetto di Variante al PAI e al PAI Delta adottato dal Comitato Istituzionale Autorità di Bacino del Fiume Po con Del. 5/2015";
- con Del. n.7/2019 "Mappe della pericolosità da alluvione e Mappe del rischio di alluvioni – Riesame e aggiornamento ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D. Lgs. n. 49/2010" e 8/2019", l'Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po ha avviato il riesame e l'aggiornamento delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni oltre a disporre, nelle more dell'adozione dei Decreti del Segretario Generale, un periodo di salvaguardia dove trovano applicazione, nelle aree che potrebbero essere interessate dalle alluvioni ex novo nelle mappe stesse, le disposizioni del Titolo V delle Norme d'Attuazione del PAI;
- con Decreto del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po n. 316 è stata adottato il progetto di variante del "Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Po (PAI-Po) e del PGRA del distretto idrografico del fiume Po: Fiume Secchia da Lugo alla confluenza nel fiume Po e Torrente Tresinaro da Viano alla confluenza nel Fiume Secchia" e che alle aree interessate dal Progetto di aggiornamento in adozione e non ancora sottoposte alle disposizioni vincolanti stabilite dalle vigenti Norme di Attuazione del PAI- Po, si applicano misure temporanee di salvaguardia ai sensi dell'art. 65, comma 7 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. con i contenuti di cui alle lettere a) e b) dell'art.5 del citato decreto;

si esprime **parere favorevole** per quanto di competenza e si rilascia contestualmente Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 alle condizioni di seguito riportate.

- In relazione all'occupazione di aree demaniali, in particolare di pertinenza del Rio Lavacchiello (o Rio di Fogliano), Rio Valcavi, Rio Acque Chiare, nel comune di Reggio Emilia con attraversamenti stradali e in fase di cantierizzazione per i lavori, si dovrà richiedere la concessione al competente ufficio ARPAE SAC di Reggio Emilia.
- In adempimento all'art. 12 del RD 523/1904 è previsto a carico del concessionario la manutenzione ordinaria e straordinaria in corrispondenza dell'opera proposta, ivi compreso il mantenimento delle sezioni d'alveo in corrispondenza del manufatto, delle opere idrauliche di difesa esistenti, l'eliminazione di tutti gli ostacoli – materiale flottante – depositatosi nei pressi della struttura suddetta, riservandosi il Servizio scrivente, in qualità di Autorità idraulica competente, di richiedere direttamente la realizzazione di quegli interventi ritenuti necessari per il mantenimento della buona officiosità idraulica del corso d'acqua.
- In particolare, durante le fasi di cantierizzazione si dovrà porre attenzione affinché i mezzi d'opera, i materiali da costruzione accatastati o le opere provvisorie non siano trascinate dalla corrente e non costituiscano intralcio al buon regime delle acque. Dovrà inoltre sempre essere garantito l'accesso alle aree e alle opere in concessione al personale idraulico competente nonché a mezzi

e imprese da questo incaricate. Detti obblighi sussistono anche per eventuali futuri subentranti al concessionario.

- per quanto riguarda la sicurezza in relazione a possibili piene improvvise o eccezionali del corso d'acqua , dovranno essere predisposti tutti gli accorgimenti necessari affinché l'utilizzazione dell'area, ivi compresi gli accessi, ecc. possa avvenire senza pericolo alcuno per operatori ed eventuali fruitori dell'area stessa e degli accessi medesimi; è esclusa qualsiasi ipotesi, forma, causa di risarcimento o indennizzo per eventuali danni che dovessero essere causati, alle lavorazioni in corso o alle opere eseguite a causa di piene fluviali, frane, alluvioni o altre cause naturali;
- il concessionario è obbligato a posizionare in zona ben visibile, lato corso d'acqua, un cartello con l'indicazione degli estremi dell'atto di concessione rilasciato e la scadenza della stessa.

Distinti saluti.

Ing. Federica Pellegrini
(documento firmato digitalmente)

CC/MB

SM

ARPAE
Struttura Autorizzazioni e Concessioni
di Reggio Emilia

E p.c. Ireti S.p.A.

Oggetto: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art.27 bis del D.Lgs n.152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relative al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano Due Mastà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi nel Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia. Esiti della Conferenza di Servizi del 2 marzo 2022: richiesta di chiarimenti al Proponente e richiesta degli atti di assenso agli Enti.

[Rif. Reg. fascicolo n. 1317/16]

Parere ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 e seguenti

Con riferimento alla nota di cui all'oggetto, assunta agli atti con prot.n. PG.AT/2022/0002306 del 03/03/2022, si richiamano le precedenti note, da ultimo il prot. PG.AT/2021/0004092 del 29/04/2021.

Esaminata la documentazione a corredo dell'istanza, si esprime parere favorevole all'approvazione del progetto, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- le trasformazioni non interferiscano in alcun modo con le dotazioni del Servizio Idrico Integrato, con le connesse attività di manutenzione e realizzazione degli interventi;
- sia rispettata l'osservanza delle prescrizioni normative in merito allo scarico e smaltimento delle acque reflue e meteoriche;
- sia assicurato il rispetto delle aree di salvaguardia e delle zone di riserva della risorsa destinata al consumo umano;
- siano rispettate le indicazioni/prescrizioni del Gestore del SII e realizzate le opere a carico del richiedente, così come individuate nel prev. Ireti prot. RT-020945-2020-P.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento e si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Dirigente dell'Area
Servizio Idrico Integrato

Ing. Marialuisa Campani

Firmata digitalmente secondo le normative vigenti

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 100 del 10/01/2022 BOLOGNA

Proposta: DPG/2022/154 del 10/01/2022

Struttura proponente: SERVIZIO AREE PROTETTE, FORESTE E SVILUPPO DELLA MONTAGNA
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: APPROVAZIONE DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DELLA TANGENZIALE
DI FOGLIANO IN COMUNE DI REGGIO EMILIA

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO AREE PROTETTE, FORESTE E SVILUPPO
DELLA MONTAGNA

Firmatario: GIANNI GREGORIO in qualità di Responsabile di servizio

**Responsabile del
procedimento:** Francesco Besio

AGENZIA REGIONALE PER LA PREVENZIONE L'AMBIENTE E L'ENERGIA DELL'EMILIA ROMAGNA
Data: 15/03/2022 13:53:44 PG/2022/0043148

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

Viste:

- le Direttive 92/43/CEE *"Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"* e 2009/147/CE, che sostituisce la Direttiva 79/409/CEE *"Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici"* con le quali si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei al fine di costituire una rete ecologica europea, definita "Rete Natura 2000";
- il DPR 8 settembre 1997, n. 357 *"Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"*, successivamente modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, con i quali, unitamente alla legge n. 157/92, si dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 3 settembre 2002 *"Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000"*;
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 17 ottobre 2007 *"Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)"*;
- la Legge Regionale 14 aprile 2004, n. 7 *"Disposizioni in materia ambientale"* che al Capo I, artt. 1-9, definisce i ruoli dei diversi enti nell'ambito di applicazione della Direttiva comunitaria n. 92/43/CEE, nonché gli strumenti e le procedure per la gestione dei siti della rete Natura 2000;
- la Legge Regionale 17 febbraio 2005, n. 6 *"Disciplina della formazione e della gestione del sistema regionale delle Aree naturali protette e dei siti della Rete Natura 2000"* e ss.mm.ii.;

- la Legge Regionale 23 dicembre 2011, n. 24 *"Riorganizzazione del sistema regionale delle aree protette e dei siti della rete Natura 2000 e istituzione del Parco regionale dello Stirone e del Piacenziano"* e ss.mm.ii.;
- la Legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 *"Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"* e ss.mm.ii., che all'art. 18 prevede che siano attribuite alla Regione le funzioni di approvazione delle Misure di conservazione o dei Piani di gestione dei siti della rete Natura 2000 di cui all'art. 3 della Legge regionale n. 7/04, su proposta dei rispettivi Enti di gestione;
- la Legge regionale 20 maggio 2021, n. 4 *"Legge europea per il 2021"* al Capo III, artt. 25-28 che definisce le competenze in materia di gestione dei siti Natura 2000 e di Valutazione di incidenza;
- le deliberazioni regionali:
 - n. 667 del 18.5.2009 *"Disciplinare tecnico per la manutenzione ordinaria dei corsi d'acqua naturali ed artificiali e delle opere di difesa della costa nei siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)";*
 - n. 1191 del 30.7.2007 *"Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS, nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2, della L.R. 7/04"* con la quale si definiscono le procedure amministrative per la proposta di aggiornamento dei siti esistenti e per l'individuazione di nuovi siti e, contestualmente, si definiscono i due livelli delle misure di conservazione: quello generale, di competenza regionale, e quello specifico, di competenza degli Enti gestori dei siti Natura 2000; inoltre, vengono definite le procedure per l'effettuazione delle valutazioni di incidenza;
 - n. 79 del 30.1.2018 *"Approvazione delle Misure generali di conservazione, delle Misure specifiche di conservazione e dei Piani di gestione dei siti Natura 2000, nonché della proposta di designazione delle ZSC e delle modifiche alle delibere n. 1191/07 e n. 667/09";*

- n. 1147 del 16.7.2018 *"Approvazione delle modifiche alle Misure generali di conservazione, alle Misure specifiche di conservazione e ai Piani di gestione dei siti Natura 2000, di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 79/18 (Allegati A, B e C)";*
- n. 2006 del 29.11.2021 *"Proposta di ampliamento della ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo";*

Viste le Misure Specifiche di conservazione del Sito Natura 2000 ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo;

Tenuto conto che l'Ente gestore del sito ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo è la Regione Emilia-Romagna e che la competenza e la responsabilità prevalente nella conservazione dei siti della Rete Natura 2000, spettano alla Direzione Generale Cura del Territorio e Ambiente;

Preso atto che:

- la Provincia di Reggio Emilia ha presentato il progetto di realizzazione della tangenziale di Fogliano in località Due Maestà, in comune di Reggio Emilia;
- il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale (VIPSA) della Regione Emilia-Romagna ha avviato la procedura di VIA;

Vista la documentazione del procedimento autorizzatorio unico di VIA del progetto in oggetto, depositata presso il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna;

Valutati:

- lo studio di incidenza ambientale relativo al progetto in esame;
- le ipotesi alternative proposte;
- la sussistenza delle condizioni IROPI per le quali esiste un rilevante interesse pubblico alla realizzazione dell'infrastruttura in progetto;
- le misure di compensazione proposte;

Visti, infine:

- la L.R. 26 novembre 2001, n. 43, "Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna" e ss.mm.ii.;
- il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.;
- la determinazione dirigenziale n. 10256 del 31 maggio 2021 che proroga gli incarichi dirigenziali della Direzione generale Cura del Territorio e Ambiente";
- la determinazione dirigenziale n. 10257 del 31 maggio 2021 avente ad oggetto "Conferimento incarichi dirigenziali nell'ambito della Direzione Generale politiche finanziarie";

Richiamate le deliberazioni regionali:

- n. 2416 del 29 dicembre 2008 ad oggetto "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera n. 999/08. Adeguamento e aggiornamento della delibera n. 450/07" e successive modificazioni, per quanto applicabile;
- n. 468 del 10 aprile 2017, "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna";
- n. 2013 del 28 dicembre 2020, avente ad oggetto "Indirizzi organizzativi per il consolidamento e il potenziamento delle capacità amministrative dell'Ente per il conseguimento degli obiettivi del programma di mandato, per fare fronte alla programmazione comunitaria 2021/2027 e primo adeguamento delle strutture regionali conseguenti alla soppressione dell'Ibacn";
- n. 2018 del 28 dicembre 2020 "Affidamento degli incarichi di Direttore Generale della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 43/01 e ss.mm.ii.";
- n. 3 del 5 gennaio 2021 "Proroga della nomina del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT), del Responsabile dell'anagrafe per la stazione appaltante (RASA) e nomina del Responsabile per la

transizione digitale n. 2416/08 e successive modifiche recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali" in particolare la parte generale per quanto applicabile;

- n. 111 del 28 gennaio 2021 recante "Approvazione del piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2021-2023";
- n. 771 del 24 maggio 2021 avente ad oggetto "Rafforzamento delle capacità amministrative dell'Ente. Secondo adeguamento degli assetti organizzativi e linee di indirizzo 2021";

Richiamate, infine, le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/17;

Dato atto che il responsabile del procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

D E T E R M I N A

- 1) di richiamare le considerazioni formulate in premessa, che costituiscono parti integranti e sostanziali del presente atto;
- 2) di approvare la Valutazione di Incidenza del Progetto di realizzazione della tangenziale di Fogliano, in località Due Maestà, ricadente nel comune di Reggio Emilia, di cui all'Allegato 1), parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) di stabilire che, per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative ed amministrative richiamate in parte narrativa;
- 4) di pubblicare il presente atto, per estratto, sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna Telematico.

Gianni Gregorio

Allegato 1)

VALUTAZIONE DI INCIDENZA (VINCA) DEL PROGETTO DI REALIZZAZIONE DELLA TANGENZIALE DI FOGLIANO IN COMUNE DI REGGIO EMILIA

Titolo del progetto

Realizzazione della tangenziale di Fogliano.

Provincia, Comune e Località in cui è situato l'intervento

Provincia: Reggio Emilia

Comune: Reggio Emilia

Località: Due Maestà

Soggetto proponente

Il soggetto proponente è la Provincia di Reggio Emilia.

MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Inquadramento del progetto negli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti

Il progetto fa parte dell'Accordo di programma siglato tra la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Reggio Emilia.

L'intervento rientra tra quelli programmati con deliberazione CIPE del 2016.

Finalità del progetto

L'infrastruttura viaria è finalizzata a decongestionare l'attuale volume di traffico, in particolare quello pesante, che interessa la viabilità esistente e che attraversa i centri abitati della zona, creando un itinerario alternativo alla SP 467R nel tratto individuato.

La variante consentirà di migliorare la sicurezza della circolazione ed il livello di servizio, nonché di mitigare gli impatti rispetto ai cittadini residenti nei centri abitati interessati.

Livello di interesse (locale, provinciale, regionale, nazionale o comunitario)

Il livello di interesse del progetto è di carattere provinciale.

Tipologia di interesse (privato, pubblico, con motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica)

La tipologia dell'intervento è di interesse pubblico con motivi imperativi di rilevante interesse pubblico per la sicurezza degli abitanti interessati dall'attuale viabilità ordinaria.

Indicazione di eventuali esigenze di realizzazione del progetto connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente

L'esigenza è ascrivibile alla pubblica sicurezza.

Progetto soggetto a VIA

Il progetto è soggetto a VIA regionale.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Area interessata dalle opere (località, dimensione, superficie)

Il tratto di strada da realizzarsi è di lunghezza pari a 3,1 km e attraversa un'area in prevalenza agricola e periurbana, nel territorio rurale dell'alta pianura tra la città di Reggio Emilia e le prime colline.

Sono presenti sporadiche formazioni vegetali lungo il Rio Rodano e settori di vegetazione in evoluzione nelle aree di transizione rispetto ai centri abitati.

Il consumo di suolo agricolo dell'infrastruttura ricadente all'interno della ZSC è complessivamente di circa 5 ha.

Tipologia e dimensioni delle principali opere previste

L'infrastruttura viaria è costituita da un asse stradale principale che si collega, attraverso uno svincolo e due rotatorie, alla viabilità locale esistente.

Complementarietà con altri piani/progetti e loro caratteristiche principali

Non sussistono ulteriori progetti di nuova viabilità nell'area in esame.

DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

Sito Natura 2000 interessato

ZSC IT4030021 *"Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo"*.

Indicazione dell'eventuale presenza di Aree protette

Non sono presenti Aree protette nell'area oggetto di intervento.

Indicazione dell'eventuale presenza di elementi naturali (boschi, arbusteti, zone umide, prati, grotte, corsi d'acqua, pareti rocciose, ecc.) nell'area di intervento

La ZSC IT4030021 *"Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo"*, caratterizzata da una superficie di 189 ettari, è situata alla periferia sud-est di Reggio Emilia ed è costituita da una porzione di territorio situata immediatamente a sud-est della città di Reggio Emilia, originariamente agricola e oggi interessata da una crescente espansione urbanistica ed infrastrutturale.

Il Rio Rodano è l'asse portante del sito e costituisce il principale elemento di naturalità.

Al Sito IT4030021, oltre alla porzione principale interessata dalla realizzazione dell'infrastruttura, fanno parte due aree distaccate: il fontanile di Ariolo presso Gavasseto e l'Area di riequilibrio ecologico Oasi naturalistica di Marmiolo.

Il fontanile di Ariolo è l'unico rimasto attivo nel settore meridionale della media pianura emiliana, si tratta di un ambiente artificiale creato dall'uomo che ha modificato la preesistente realtà naturale delle risorgive.

L'area naturale del Fontanile di Ariolo risulta isolata dal resto del Sito IT4030021 ed è posta all'interno di un contesto fortemente antropizzato, in quanto è circondata da zone agricole ed artigianali.

Per quanto riguarda l'Oasi naturalistica di Marmiolo, questa è nata dal recupero di un invaso originato dall'attività estrattiva di argille per la produzione di laterizi e presenta due tipologie ambientali: un ambiente acquatico e un'ampia fascia boscata.

Inquadramento generale dell'area di intervento e del sito

La ZSC, interessata dal progetto, presenta un grado di naturalità limitato e frammentato, con uno stato di conservazione degli habitat identificato come "Medio o Ridotto".

L'ambito di intervento si colloca nel territorio rurale dell'alta pianura tra la città di Reggio Emilia e le prime colline.

Il territorio è votato prevalentemente all'attività agro-zootecnica e la vicinanza di Reggio Emilia, un contesto fortemente antropizzato con strade ed insediamenti, caratterizza l'area con appezzamenti di piccole-medie dimensioni, scarsità di elementi naturali di valore paesaggistico ed ecologico (come siepi e filari alberati) se non in prossimità dell'articolato sistema di corsi d'acqua e dei fontanili, attorno alle ville ed agli edifici colonici superstiti ancora presenti.

Sono presenti sporadiche formazioni vegetali strutturate e complesse lungo il Rio Rodano e settori di vegetazione in evoluzione nelle aree di transizione rispetto agli abitati, mentre nel resto dell'area oggetto di indagine vi sono frammenti poco estesi di vegetazione arborea/arbustiva naturale.

Attualmente, l'area interessata dal sedime di intervento per la costruzione della nuova strada si presenta come una successione di campi coltivati a seminativo, a prati e, in un unico settore, a vigneto.

Oltre a ciò, la presenza di aree vegetate in evoluzione (arbusteti, macchie e alberi isolati) e la rarefazione dell'edificato consentono un buon livello di connettività "diffusa" nell'area.

Indicazione dell'eventuale presenza di habitat o di specie animali e vegetali di interesse comunitario nell'area di intervento, con particolare riferimento a quelli prioritari

Il progetto della nuova tangenziale di Fogliano non interessa direttamente gli habitat presenti nell'area, in quanto utilizzerà principalmente suolo ad uso agricolo.

Tuttavia, il tracciato dell'opera passerà in prossimità dell'habitat 3150 – *Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition* interferendo indirettamente sulla già precaria qualità dell'area ed utilizzerà porzioni marginali di terreni agricoli a "prato stabile", riconducibili all'habitat 6510 - *Praterie magre da fieno a bassa altitudine* (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

Indicazione dell'eventuale presenza di connessioni ecologiche

In generale, la ZSC IT4030021 "*Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo*" non risulta essere in continuità con aree di collegamento ecologico.

La costruzione della strada interferirà, soprattutto, con la fauna presente nell'area, in quanto costituirà un ulteriore elemento di frammentazione del territorio già fortemente antropizzato.

DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI E VEGETALI PRESENTI NEL SITO)

Uso di risorse naturali (presenti nel sito)

Si esclude il prelievo di materiali dalle aree oggetto di tutela, in quanto il fabbisogno di inerti per la realizzazione dell'infrastruttura sarà soddisfatto prelevando da impianti selezionati in ragione dell'adeguatezza dei materiali estratti alle caratteristiche richieste dal progetto e della distanza intercorrente con l'area di intervento (circa 25 km).

Per quanto riguarda le forniture elettriche ed idriche per le attività di cantiere si farà riferimento alle reti comunali disponibili nell'area.

Fattori di alterazione morfologica del territorio e del paesaggio

Nella porzione di Sito interessata dall'intervento non sono presenti habitat di interesse comunitario.

In particolare:

- Il consumo di suolo agricolo all'interno della ZSC è misurato in circa 5 ha e tale sottrazione sarà compensata attraverso la rinaturalizzazione di aree agricole o incolte nella misura di oltre 2 volte e, quindi, per circa 10,2 ha.
- Il tracciato dell'opera passi nei pressi di un laghetto classificato come Habitat 3150 - *Laghi eutrofici naturali con vegetazione del magnopotamion o hydrocharition* caratterizzato da una scarsa naturalità, in quanto sottoposto a periodici sfalci delle rive con conseguente eliminazione delle tipiche successioni di vegetazione riparia in evoluzione naturale.
- L'area interessata dal sedime di progetto è attualmente prevalentemente agricola e, di conseguenza, in queste aree, l'attività agricola non sarà più praticata; inoltre, il tracciato della nuova tangenziale interesserà anche 6.789 mq di superficie agricola condotta a prato polifita per la produzione di fieno.
- Non si prevede l'immissione nell'area di specie animali o vegetali alloctone.
- La presenza di tale infrastruttura potrebbe determinare collisioni con animali vaganti e, di conseguenza, sono stati previsti idonei passaggi specifici per la fauna selvatica.

Fattori di inquinamento e di disturbo ambientale

Inquinamento del suolo

In fase di cantiere è possibile ipotizzare eventi accidentali di apporto di inquinanti nel suolo, sia direttamente per sversamento di sostanze utilizzate per la realizzazione delle opere, sia indirettamente per dilavamento e mobilitazione degli inquinanti dai siti di stoccaggio e lavorazione al suolo, con possibili conseguenze negative per la vegetazione e la fauna; tali incidenze potenziali sarebbero, comunque, riconducibili ad eventi accidentali e, quindi, evitabili attraverso l'adozione di idonee misure di sicurezza previste nella gestione del cantiere. Si ritiene dunque possibile escludere il rischio di inquinamento del suolo in fase di cantiere.

Per quanto concerne alla fase di esercizio, per la tipologia dell'opera e per quanto previsto in merito alla gestione delle acque di piattaforma, si ritiene possibile escludere il rischio di inquinamento.

Inquinamento dell'acqua

Le acque meteoriche di dilavamento provenienti dalle pavimentazioni delle strade urbane ed extraurbane, nonché delle loro aree di pertinenza sono molto contaminate e possono determinare un rilevante impatto negativo sulla qualità del corpo idrico ricettore.

Le sedi stradali e le loro aree di pertinenza contribuiscono all'inquinamento dei deflussi meteorici attraverso due fenomeni successivi: l'accumulo durante il tempo asciutto e il dilavamento operato dalla pioggia.

Gli inquinanti provengono dalla deposizione atmosferica durante i periodi di tempo asciutto, dal traffico veicolare (derivati di combustione dei carburanti, residui dell'usura di pneumatici, parti meccaniche e impianto frenante dei veicoli, corrosione della carrozzeria dei veicoli, ecc.), da rifiuti, dall'erosione del manto stradale provocato dal traffico veicolare e dalla corrosione delle barriere, ecc.

Il progetto prevede un sistema di raccolta chiuso per il drenaggio delle acque della pavimentazione stradale (caditoie stradali e collettori di linea che corrono al margine della banchina stradale): l'infrastruttura sarà dotata di un sistema di drenaggio e smaltimento acque di piattaforma di tipo "chiuso", mediante collettori che convogliano le portate agli impianti di prima pioggia, posti immediatamente a monte dei bacini di laminazione; a valle di tali manufatti, funzionanti in continuo, si avrà l'immissione nei recapiti finali.

Inoltre, il progetto prevede fossi di guardia al piede del rilevato per la regimazione delle acque provenienti dal piano campagna e per la continuità del reticolo di bonifica.

Nella fase di realizzazione, per limitare la possibilità di contaminazione tra le acque meteoriche dilavanti ed il reticolo idrografico naturale, si prevede la realizzazione dei fossi di guardia e degli attraversamenti idraulici prima delle opere stradali, evitando tra l'altro la costruzione di piste di cantiere all'interno delle vie d'acqua minori.

Inquinamento dell'aria

La realizzazione della tangenziale di Fogliano andrà a snellire il traffico veicolare delle vie di comunicazione esistenti nell'area e si ritiene, quindi, che non si verifichi un aumento delle emissioni rispetto a quelle già esistenti.

Durante la fase di cantiere è possibile la produzione di polvere in seguito a scavi e movimentazione terra per la creazione della nuova infrastruttura stradale; si tratta comunque di un disturbo temporaneo che cesserà all'ultimazione dell'opera.

Saranno adottati gli accorgimenti adeguati per ridurre la dispersione di polveri nella fase realizzativa, quali:

- limitare le viabilità di cantiere al solo sedime del tracciato di progetto;
- le aree di lavoro verranno raggiunte dai mezzi d'opera solo ed esclusivamente a partire da due accessi: uno posto all'inizio ed uno alla fine del tracciato e, per ciascuno, dei due accessi è stata prevista l'installazione di un impianto lavaggio ruote;
- i percorsi interni fra i due accessi saranno vincolati alla fascia di terreno su cui verrà realizzato il corpo stradale, in modo da ridurre le aree potenzialmente contaminabili e, al contempo, di ridurre le interferenze fra le attività di cantiere e quelle presenti nel contesto rurale e sub-urbano interessato dall'intervento.

Inquinamento acustico (produzione di rumore/disturbo/vibrazioni)

La realizzazione della tangenziale di Fogliano si inserisce in un contesto fortemente antropizzato caratterizzata da una presenza massiccia di veicoli in transito per le numerose vie di comunicazione che circondano e attraversano il Sito, oltre alle attività dei mezzi agricoli presso gli appezzamenti di terreno coltivato presenti nell'area ed al transito periodico di treni lungo la linea ferroviaria.

Si ritiene, quindi, che la realizzazione e la successiva fase d'esercizio dell'opera non determini un incremento del disturbo rispetto a quello esistente.

Inquinamento elettromagnetico/radiazioni

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

Inquinamento termico

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

Inquinamento luminoso

Il progetto della tangenziale di Fogliano prevede un impianto di illuminazione pubblica solo in corrispondenza delle intersezioni, ovvero presso le 2 rotatorie e sullo svincolo di innesto alla tangenziale esistente.

Sono previsti 3-4 corpi illuminanti di tipo a led sulla corona esterna delle intersezioni.

Inquinamento genetico

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

Produzione di rifiuti e scorie

Le attività in progetto richiederanno lo smaltimento di materiale proveniente dagli scavi di terre e rocce non riutilizzabili e l'approvvigionamento di materiali idonei.

Considerata la tipologia di intervento, si prevede di movimentare materiale, terre e rocce, provenienti sia dagli sterri che dagli spessori di scotico e bonifica del piano di posa dei rilevati, oltre che volumi minori, derivanti da scavi connessi alla realizzazione di opere idrauliche.

In particolare: materiali provenienti dall'esecuzione di scavi e sbancamenti, materiali da demolizione, scarti ferrosi.

Il progetto predilige in linea generale l'ottimizzazione dei processi produttivi e il massimo riutilizzo del materiale scavato, quando possibile.

I materiali dell'opera, nell'ottica del rispetto dei principi ambientali di favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento, saranno, ove possibile, reimpiegati nell'ambito delle lavorazioni a fronte di un'ottimizzazione negli approvvigionamenti esterni o, in alternativa, conferiti a siti esterni per il recupero o gestiti come rifiuto secondo norma.

Il terreno vegetale proveniente dallo scotico dell'area di cantiere e dalla parte più superficiale della demolizione del rilevato stradale esistente sarà riutilizzato all'interno del progetto.

I materiali prodotti per la demolizione di alcune opere in c.a. e la fresatura delle pavimentazioni stradali esistenti saranno conferiti in appositi impianti di recupero e gestiti come rifiuto ai sensi del D.Lgs. 152/06.

Le attività di cantiere saranno svolte secondo le vigenti normative di settore ed i rifiuti eventualmente prodotti saranno gestiti in sicurezza secondo norma.

Si esclude pertanto la dispersione di materiali verso il sito oggetto di tutela.

Rischio di incidenti

In relazione alla tipologia di opere non si prevede tale inquinamento.

CONGRUITÀ DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE CON LE NORME GESTIONALI PREVISTE NELLE MISURE DI CONSERVAZIONE O NELL'EVENTUALE PIANO DI GESTIONE DEL SITO VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO/PROGETTO E DELLE EVENTUALI IPOTESI ALTERNATIVE (rapporto tra le opere/attività previste e le componenti biotiche, abiotiche e le connessioni ecologiche presenti nell'area e nel sito)

- **Rapporto tra opere/attività previste ed habitat di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito, con particolare riferimento a quelli prioritari (riduzione, trasformazione o frammentazione habitat, ecc.)**

Nella porzione di sito Natura 2000 interessata dall'intervento non sono presenti habitat di interesse comunitario.

L'interferenza tra l'infrastruttura e gli habitat presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio agricolo presente.

- **Rapporto tra opere/attività previste e specie animali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, di alimentazione, di svernamento, ecc.)**

L'interferenza tra l'infrastruttura e le specie animali presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio, che viene mitigata dalla realizzazione degli specifici sottopassi.

- **Rapporto tra opere/attività previste e specie vegetali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, substrato, ecc.)**

L'interferenza tra l'infrastruttura e le specie animali presenti nel sito è costituita dall'ulteriore frammentazione del territorio.

ANALISI DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE

In considerazione delle diverse soluzioni alternative analizzate, considerato che alcune non sono risolutive e performanti dal punto di vista trasportistico e che altre sono da considerarsi analoghe come possibili impatti sugli habitat e sulle specie animali e vegetali presenti nel sito Natura 2000, si ritiene che la soluzione progettuale presentata sia la migliore tra quelle ipotizzate.

Per quanto concerne, invece, l'opzione zero, si ritiene che il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa.

CONCLUSIONI

Esplicitazione dell'esito della valutazione di incidenza e della relativa motivazione:

Dall'analisi delle interferenze tra l'infrastruttura in progetto e gli habitat e le specie animali e vegetali presenti nel sito si ritiene che vi sia un'incidenza negativa e significativa.

PRESCRIZIONI

Indicazione di misure di mitigazione dell'incidenza delle opere/attività previste.

- Creazione di aree idonee alla riproduzione della fauna minore: cataste di legna e pietrame, bee hotel, cassette nido, ecc.
- Potenziamento della vegetazione lungo i canali, attraverso la piantumazione di vegetazione arbustiva, al fine di migliorare e/o consentire la ripresa della connettività ambientale creando corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua esistenti.
- Realizzazione di sottopassi per la fauna in corrispondenza dei corsi d'acqua.

Indicazione di misure di compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste.

- Rinaturalizzazione di aree agricole attraverso la creazione di 4 aree naturali, attraverso: l'acquisizione di terreni privati, attualmente ad uso agricolo, siti in prossimità dell'opera, piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate. conservazione e potenziamento della presenza di prati stabili. La superficie complessiva acquistata e destinata all'intervento di rinaturalizzazione per le opere di compensazione è di circa 10,20 ettari. In considerazione del fatto che alcune aree individuate per gli interventi di rinaturalizzazione erano situate all'esterno del sito Natura 2000 si è provveduto all'ampliamento del sito in modo da inglobare anche queste aree oggetto di intervento.



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

| | |
|----------|------------|
| I. D. N. | 61 |
| In data | 19/04/2022 |

Comitato Giunta - Prot. 11/05/2022.0457201.E Copia conforme dell'originale sottoscritto digitalmente da IORI MATTEO, BENEDETTI LORENZA, BENEDETTI LORENZA

Verbale di Seduta

DEL CONSIGLIO COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventidue** addì **19 (diciannove)** - del mese di **aprile** alle ore **15:35** nella sala consiliare, ritualmente convocato, si è riunito il Consiglio Comunale.

Alla **Votazione** del seguente oggetto:

PROCEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO DELLA TANGENZIALE DI FOGLIANO – DUE MAESTA', VARIANTE ALLA SP467R, DA REALIZZARSI IN COMUNE DI REGGIO EMILIA, LOCALITA' FOGLIANO. PARERE FAVOREVOLE AI SENSI DELL'ART. 21 COMMA 2 L.R. 4/2018 ALLA VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE COMUNALE VIGENTE E ALL' INSERIMENTO DELL'OPERA PUBBLICA NEL PIANO OPERATIVO COMUNALE.

| | F | C | A | | F | C | A |
|-----------------------|----|----|---|-----------------------|----|---|---|
| VECCHI Luca | Si | | | SACCHI Stefano | Si | | |
| AGUZZOLI Claudia Dana | Si | | | SALATI Roberto | Si | | |
| BRAGHIROLI Matteo | Si | | | VARCHETTA Giorgio | Si | | |
| CANTERGIANI Gianluca | Si | | | VINCI Gianluca | | | |
| CASTAGNETTI Fausto | Si | | | BASSI Claudio | Si | | |
| CORRADI Davide | Si | | | RUBERTELLI Cinzia | Si | | |
| DE LUCIA Dario | | Si | | PANARARI Cristian | Si | | |
| FERRARI Giuliano | Si | | | | | | |
| FERRETTI Paola | Si | | | | | | |
| GENTA Paolo | Si | | | | | | |
| GHIDONI Riccardo | Si | | | | | | |
| IORI Matteo | Si | | | | | | |
| MAHMOUD Marwa | Si | | | | | | |
| MONTANARI Fabiana | Si | | | | | | |
| PEDRAZZOLI Claudio | Si | | | | | | |
| PIACENTINI Lucia | Si | | | ----- Assessori ----- | | | |
| | | | | Presenti | | | |
| RUOZZI Cinzia | | Si | | PRATISSOLI Alex | No | | |
| VERGALLI Christian | Si | | | BONVICINI Carlotta | Si | | |
| PERRI Palmina | Si | | | CURIONI Raffaella | No | | |
| BURANI Paolo | | Si | | DE FRANCO Lanfranco | No | | |
| BENASSI Giacomo | | | | MARCHI Daniele | No | | |
| AGUZZOLI Fabrizio | Si | | | RABITTI Annalisa | No | | |
| BERTUCCI Gianni | | Si | | SIDOLI Mariafrancesca | No | | |
| SORAGNI Paola | Si | | | TRIA Nicola | Si | | |
| MELATO Matteo | | Si | | | | | |
| RINALDI Alessandro | | Si | | | | | |

Consiglieri **Presenti:** **31** Assessori presenti: **2**
Favorevoli: **17**
Contrari: **13**
Astenuti: **1**

Presiede: **IORI Matteo**

Vice Segretario Generale Aggiunto: **BENEDETTI Dr.ssa Lorenza**

IL CONSIGLIO COMUNALE**Premesso che:**

- il Comune di Reggio Emilia ha approvato, con deliberazione di Consiglio comunale P.G. n. 5167/70 del 05/04/2011, il Piano Strutturale Comunale (PSC), il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) e la Classificazione Acustica, entrati in vigore il 25/05/2011 a seguito di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia - Romagna n. 77 così come successivamente modificati;
- con deliberazione di Consiglio comunale P.G. n. 9170/52 del 17/03/2014, è stato poi approvato il primo Piano Operativo Comunale (POC), divenuto efficace a seguito di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna n. 119 del 23/04/2014, di cui è stata approvata la prima variante con deliberazione di Consiglio comunale I.D. n. 68 del 13/04/2015, divenuta efficace a seguito di pubblicazione sul BURERT n. 104 del 06/05/2015;
- nelle more dell'approvazione del Piano Urbanistico generale (PUG) di cui alla L.R. 24/2017, la vigente strumentazione per il governo del territorio comunale, introdotta dalla L.R. n. 20/2000, è costituita dal Piano Strutturale Comunale (PSC), dal Piano Operativo Comunale (POC) e dal Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE);
- in data 07/10/2021, con delibera di Giunta comunale I.D. 178/2021, è stato infatti assunto il PUG, la cui copia è rimasta depositata dal 27/10/2021 al 27/12/2021, ai sensi dell'art. 45 della L.R. 24/2017, presso la sede dell'amministrazione comunale, nonché pubblicata sul sito web della stessa amministrazione, per un periodo di sessanta giorni dalla data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso di avvenuto deposito;

Premesso inoltre che:

- il Comune di Reggio Emilia, con delibera di Giunta Comunale ID n. 113 del 18/06/2015 ha approvato il progetto preliminare in linea tecnica, ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e D.P.R. 207/2010 e ss.mm.ii, per la realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Due Maestà prevedendo una spesa complessiva, stimata a livello sommario, pari a € 12.560.255,00;
- con Delibera n°54 del 01/12/2016 il CIPE ha approvato il PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE FSC 2014/2020 di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'interno del quale è stato stanziato a favore della Provincia di Reggio Emilia, un contributo di € 5.000.000,00 su un importo complessivo preventivato di € 10.000.000,00, per la realizzazione della Tangenziale di Fogliano - Due Maestà, a condizione che le obbligazioni giuridicamente vincolanti per l'affidamento dei lavori fossero assunte entro il 31 dicembre 2019;
- il Comune e la Provincia hanno deciso di attuare forme di stretta collaborazione, estese non solo alla compartecipazione finanziaria, ma anche alla razionale ripartizione degli impegni connessi alle fasi di progettazione, appalto e direzione lavori, siglando in data 24/04/2019 a, ai sensi dell'art.34 del D.Lgs. 267/2000 un accordo di programma per disciplinare lo svolgimento di attività connesse

alla realizzazione dell'opera, sulla base del progetto preliminare già approvato dal Comune;

- l'accordo prevede il finanziamento dell'opera per 10.000.000 di Euro, di cui 5.000.000 stanziati dal CIPE con delibera n°54 del 01/12/2016 nell'ambito del PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURALE FSC 2014/2020 di competenza dell'allora Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e di cui 5.000.000 a carico del Comune di Reggio Emilia;

- con Delibera del CIPE n°26 del 28/02/2018 e successivamente con Decreto Legge n°56 del 30/04/2021 è stato poi posticipato al 31 dicembre 2021 il termine per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, in luogo del 31 dicembre 2019 già stabilito per la programmazione FSC 2014-2020 dalle precedenti delibere n. 25 e n. 26 del 2016;

- per dare corso alla fase di progettazione definitiva finalizzata alla sottoposizione dell'opera a PAUR (Provvedimento autorizzatorio unico di VIA - L.R 4/2018) la Provincia, quale Ente deputato all'attuazione dell'intervento, in linea con art. 5 dell'Accordo di Programma sopracitato, ha provveduto ad affidare gli incarichi propedeutici alla progettazione definitiva ed esecutiva, quali le verifiche archeologiche, lo Studio di Impatto Ambientale e la stesura della Relazione Paesaggistica affidati già in fase di Scoping nel 2018, le Indagini di Traffico e di Analisi Trasportistiche per la Valutazione Comparata degli Assetti Alternativi, il rilievo piano altimetrico, le relazioni geologiche e le richieste di indagini geognostiche nonché l'attività di progettazione definitiva da sottoporre a V.I.A ed esecutiva;

- a tali approfondimenti progettuali sono seguite in corso di procedura di PAUR ulteriori approfondimenti ed analisi richieste in fase di Conferenza dei Servizi Decisoria da parte degli Enti territoriali coinvolti nel procedimento;

Dato atto che:

- a fronte della conferma da parte della Regione Emilia Romagna della necessità di rispettare i termini per l'ottenimento dei finanziamenti statali per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, con comunicazione del 22/03/2021 la Provincia di Reggio Emilia, in qualità di Ente proponente, ha trasmesso al Comune di Reggio Emilia il progetto definitivo concludente in un importo complessivo pari a € 13.150.000,00 oltre alla proposta di suddivisione dell'opera in lotti funzionali;

- tale suddivisione consente di rispettare i tempi per l'appalto di un primo stralcio funzionale, di importo pari a € 10.000.000,00 cofinanziato con fondi FSC per € 5.000.000,00 e con risorse del Comune di Reggio Emilia inserite nel bilancio e derivanti da contrazione di prestito con la Cassa Depositi e Prestiti per altrettanti € 5.000.000,00, dando atto che ai fini della contrazione del finanziamento sarà stipulato un atto integrativo all'Accordo siglato in data 15/04/2019, per recepire le mutate caratteristiche del progetto e le differenti tempistiche sottese e, al contempo, programmare il finanziamento del secondo stralcio funzionale per il 2023 a carico dei due enti coinvolti;

Rilevato che :

- con decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 266 del 18/12/2020 è stata approvata in linea tecnica la proposta di progetto definitivo da sottoporre agli adempimenti della procedura di PAUR della *“Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia”* ai sensi dell’art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006; il progetto appartiene infatti alla tipologia progettuale di cui alla categoria B.2.43 dell’allegato B.2 della L.R. 4/2018 denominata: *“Strade extraurbane secondarie”* che richiede il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in quanto ricade all’interno del Sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 *“Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo”*;
- in data 30.12.2020 con PG.n. 222386 Arpae-SAC, Ente competente all’istruttoria ai sensi dell’art. 15, comma 4, della L.R. 13/2015, ha inviato agli enti interessati la documentazione relativa al progetto ai sensi dell’art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 al fine di verificare la completezza documentale del progetto;
- esaurita da parte di Arpae-SAC la fase di verifica della completezza documentale, la Provincia ha trasmesso in data 17/02/2021 ad Arpae-SAC, in qualità di ente istruttore, il suddetto progetto definitivo da sottoporre a PAUR, comprensivo di: Valutazione di Impatto Ambientale (art. 27 bis DLgs 152/06), procedura di variante agli strumenti urbanistici comunali (L.R 4/2018, L.R 24/2017, L.R 37/2002); concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (LR 7/2004); e degli altri atti di assenso;
- il provvedimento comporta peraltro dichiarazione di pubblica utilità dell’opera e apposizione del vincolo preordinato all’esproprio sulle aree interessate dall’approvazione del progetto definitivo in argomento;
- la Provincia ha successivamente provveduto a pubblicare, ai sensi dell’art.27 bis del D.lgs 152/2006 apposito avviso sul BURERT n. 35 del 17.02.2021 riguardante il deposito e la pubblicazione, ai fini della raccolta delle osservazioni da parte dei privati, sul sito web della Regione Emilia Romagna (<https://serviziambiente.regione.emilia.romagna.it/viavas>) e su un quotidiano locale, di tutta la documentazione del progetto definitivo relativa al PAUR, comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale, variante agli strumenti urbanistici comunali ai sensi dell’art.21 del D.Lgs 152/06, concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (L.R. 7/2004) e degli altri atti di assenso secondo quanto indicato dal proponente;
- in particolare la pubblicazione dei documenti di variante urbanistica e di Valsat sono validi ai fini della Valutazione ambientale strategica ai sensi dell’art.11 della L.R.37/2002;

Dato atto che:

- il progetto definitivo comporta apposizione del vincolo preordinato all’esproprio sulle aree interessate dai progetti e dichiarazione di pubblica utilità dell’opera derivante dal progetto definitivo, ai sensi degli artt.15-16 della L.R.n.37/2002 ;
- al riguardo, l’Ente proponente ha informato i proprietari delle aree interessate tramite

raccomandate personali dell'avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo ai fini espropriativi;

Preso atto che:

- durante il periodo di pubblicazione del progetto definitivo sono pervenute osservazioni sul procedimento unico di PAUR del progetto "*Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia*" presentate da cittadini e associazioni ;
- la Provincia di Reggio Emilia, Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio, in data 22/02/2022 e in data 09/03/2022 ha trasmesso ad Arpae-SAC e al servizio Valutazione Impatto e promozione sostenibilità ambientale della Regione Emilia Romagna, le controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai privati relative sia all'ambito del procedimento espropriativo sia quelle di carattere ambientale e pubblicate sul sito: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/5239>;
- in data 17/03/2022, su richiesta di WWF Emilia Centrale, Lipu e Università Verde, si è svolto ai sensi dell'art. 17 comma 6 della LR n. 4/2018 un incontro in contraddittorio tra il Proponente, Provincia di Reggio Emilia e una rappresentanza delle sopracitate Associazioni;
- Arpae-SAC sulla base dell'art. 27 bis del D.Lgs. n. 152/06 e dall'art.19 della LR n. 4/2018 ha effettuato poi altre due sedute della Conferenza di servizi decisorie in data 03/11/2021 e 02/03/2022, prevedendo ulteriori sedute successive alla data di emissione del rapporto istruttorio Valsat ai fini della conclusione del procedimento unico.

Dato atto inoltre che:

- il progetto preliminare è stato approvato a valle di un'analisi multicriteriale sviluppata con un percorso partecipativo, in grado di far apprezzare impatti, pro e contro di diverse alternative di tracciato, che ha confermato la validità del tracciato scelto;
- al progetto preliminare è stato aggiunto uno studio sull'impatto sul SIC Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo;
- il progetto definitivo è stato predisposto dalla società Politecnica su incarico della Provincia di Reggio Emilia sulla base delle risultanze di questo processo che ha portato alla scelta della cosiddetta alternativa "A" e che l'approvazione dell'opera ha implicato la predisposizione della relativa variante urbanistica agli strumenti di pianificazione comunale;
- in ragione della funzione svolta e dei flussi veicolari attesi, il progetto prevede la realizzazione di una strada extraurbana di tipo C1, con una corsia per senso di marcia (3,75 m) affiancata da banchina (1,50 m), per uno sviluppo di circa 3,2 km (tracciato principale) dalla S.P.114 (via Piacentini, tangenziale sud di Reggio Emilia) fino alla S.P.467 (via Fermi) a sud dell'abitato di Fogliano in prossimità della zona artigianale presente sul lato sud della strada;
- il progetto in particolare:
- si sviluppa parallela alla linea ferroviaria Reggio Emilia – Sassuolo, a debita distanza ad ovest

della stessa;

- l'intersezione con la SP 114 (tangenziale sud-est) è gestita con la realizzazione di uno svincolo che consente tutte le manovre di svolta grazie ad apposite rampe, le quali convergono verso una rotatoria di testa di diametro esterno 50 m realizzata a sud della SP 114;

- l'intersezione con via Anna Frank, interessata da flussi veicolari di un certo livello (930 ve/h bidirezionali nell'ora di punta del mattino), viene realizzata una seconda rotatoria di diametro esterno 50 m, che prevede anche la rettifica parziale della stessa via Anna Frank;

- tra la SP 114 e via Anna Frank, la strada si sviluppa per circa 465 m e tra la rotatoria con via Anna Frank e l'estremità sud dell'opera a sud si sviluppa per una lunghezza di circa 2400 m fino alla rotatoria di 50 m di diametro esterno, che restituisce il traffico alla esistente SP 467R in direzione Scandiano;

- l'andamento planialtimetrico, che prevede anche un ponte sul Rio Lavachiello, è stato definito in modo da poter aggiungere una rotatoria intermedia per una futura connessione diretta con via Fermi in centro a Fogliano alla progressiva 1+280,00 km;

- lo scenario di progetto, così come configurato nell'iter progettuale, prevede che siano realizzati anche altri due interventi "complementari", la realizzazione nella rotatoria SP 467R (via Martiri di Cervarolo)/Tangenziale di una corsia di svolta a destra continua dal ramo est a quello nord (centro città), analoga a quella attualmente presente da sud a est, al fine di ridurre i livelli di congestione esistenti in questo nodo e l'introduzione di una Zona30 nella tratta della SP 467R di attraversamento di Fogliano e precisamente dall'incrocio fra la provinciale e via Casello Veneri e il capolinea dei bus della linea 9;

- la progettazione dell'infrastruttura è sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 4 comma 1, lett. C della L.R. 4/2018 in quanto ricade all'interno del Sito di Interesse Comunitario (SIC) della RETE Natura 2000, IT 4030021- Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmircolo, così come individuato negli elaborati di Piano Strutturale Comunale (PSC);

- la programmazione del POC non contempla attualmente l'intervento in esame e la soluzione progettuale proposta anche se coerente con le indicazioni strategiche del PSC, non è completamente ricompresa all'interno del relativo corridoio infrastrutturale, necessitando quindi di addivenire ad una completa corrispondenza tra l'opera pubblica in esame e gli strumenti urbanistici, procedendo ad una variazione grafica del PSC per l'adeguamento del tracciato di progetto;

- dal punto di vista della conformità dell'opera pubblica agli strumenti urbanistici generali :

- il PSC vigente, in coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), individua i principali interventi per il completamento del sistema infrastrutturale per la mobilità, tra cui il completamento del sistema delle tangenziali e le opere di potenziamento dei relativi svincoli. Tali previsioni grafiche hanno valore vincolante per quanto attiene al rango funzionale e valore di indicazione di massima per quanto riguarda la posizione degli svincoli, che comportano, lo sviluppo di massima del tracciato e la posizione dello stesso, fino alla redazione dei progetti delle singole opere. Il PSC individua nell'elaborato P6, specifici corridoi infrastrutturali, come porzioni del

territorio rurale, nei quali sarà possibile la definizione progettuale del tracciato stradale previsto;

- l'elaborato P6 *“Ambiti programmatici e Indirizzi per RUE e POC”* individua in località Fogliano uno specifico corridoio infrastrutturale, all'interno del quale, a norma dell'art. 6.10 delle NA del PSC, è possibile la definizione progettuale del tracciato stradale previsto. Con l'inserimento nel POC si determina il vincolo urbanistico di inedificabilità sull'area interessata dal tracciato, e su una fascia di rispetto di larghezza corrispondente alla classificazione prevista della strada e alle norme del Codice della Strada per tale tipo di strade;

- l'elaborato P7.1 individua il corridoio infrastrutturale parzialmente all'interno dei perimetri soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142 *“Aree tutelate per legge”* (ex Legge 08.08.1985 n. 431) :

- comma 1 lett. c): *“i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna”* in riferimento al rio Acqua Chiara (svincolo a nord), al torrente Rodano – torrente Lodola e al rio Lavachiello – rio di Fogliano (tratta a sud).

- comma 1 lett. f) *“i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi”* in riferimento al Sito della Rete Natura 2000 IT 4030021 – Rio Rodano e fontanili di Fogliano e Ariolo.”

Rilevato infatti che:

- il Comune di Reggio Emilia deve altresì rilasciare nell'ambito del PAUR l'autorizzazione paesaggistica di cui al D. Lgs. 42/2004 art. 142 *“Aree tutelate per legge”* decreto legislativo poiché parte delle aree interessate dal progetto definitivo ricadono in aree vincolate dal punto di vista paesaggistico;

- nell'ambito dei lavori della conferenza dei servizi svolta da Arpae-SAC è pervenuto il parere favorevole e vincolante della Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e per le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara (prot. 5745 del 08/03/2022) utile ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica da parte del Comune di Reggio Emilia.

Considerato che:

- dal parere redatto dal servizio Rigenerazione Urbana del 07/04/2022 in atti al PG .n.90137 redatto ai fini della conformità urbanistica del progetto definitivo ed allegato alla presente sotto la lettera C), risulta che il progetto predisposto dalla Provincia, non è completamente conforme agli strumenti urbanistici vigenti (PSC E POC) del Comune di Reggio Emilia e precisamente:

“ Il PSC vigente individua, nell'elaborato P6, uno specifico corridoio infrastrutturale, nel quale è possibile la definizione progettuale del tracciato stradale previsto. Il tracciato attualmente previsto dal progetto, tuttavia, si trova in parte al di fuori di tale corridoio infrastrutturale, in particolare nel tratto nord, tra l'abitato di Fogliano e l'inserimento sulla tangenziale sudest, e nell'estremità sud del tratto in corrispondenza dell'inserimento sulla SP467. La programmazione del POC non

contempla attualmente l'intervento in esame. Per quanto attiene la pianificazione urbanistica e territoriale comunale, quindi, la soluzione progettuale attualmente proposta è coerente con le indicazioni strategiche ivi contenute, ancorchè essa non sia completamente ricompresa all'interno del relativo corridoio infrastrutturale; per addivenire ad una completa corrispondenza tra l'opera pubblica in esame e gli strumenti urbanistici, è necessario procedere ad una variazione grafica del PSC per l'adeguamento del tracciato di progetto. Per l'adozione del provvedimento autorizzatorio unico comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Capo III della L.R. 4/2018, occorre procedere alla modifica dei seguenti strumenti urbanistici anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio:

- PSC Tav. P6 "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC"

- POC Tav. PO.5 Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di pubblico interesse

L'opera stradale, infatti, non sarà interamente realizzata su aree di proprietà pubblica (di cui alcune demaniali), pertanto si rende necessario prevedere l'esproprio di aree di proprietà dei soggetti privati individuati dal piano particellare e dal relativo elenco ditte (elaborato cui si rimanda cfr. SCHEDA POC 5.1) in relazione alle quali saranno espletate le procedure di cui alla L.R.37/2002.

Dal suddetto parere del Servizio Rigenerazione Urbana si evince inoltre che:

"L'elaborato "Inserimento ambientale - Relazione Paesaggistica"correda l'istanza di autorizzazione paesaggistica congiuntamente al Progetto Definitivo dell'intervento che si propone di realizzare, in quanto il progetto ricade nei perimetri soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142 "Aree tutelate per legge" (ex Legge 08.08.1985 n. 431):

- comma 1 lett. c): "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna" in riferimento al rio Acqua Chiara (svincolo a nord), al torrente Rodano – torrente Lodola e al rio Lavachiello – rio di Fogliano (tratta a sud).

- comma 1 lett. f) "i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi" in riferimento al Sito della Rete Natura 2000 IT 4030021 – Rio Rodano e fontanili di Fogliano e Ariolo.

Essa è redatta in conformità a quanto richiesto dalla normativa vigente in materia (DPCM 12/12/2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.").

- che al parere è allegato altresì l'elaborato inserimento ambientale _relazione paesaggistica a corredo dell'istanza di autorizzazione paesaggistica relativa al progetto definitivo dell'intervento che si propone di realizzare, in quanto il progetto ricade nei perimetri soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.lgs.n..42/2004 (art.142);

Considerato dunque che:

- il progetto definitivo oggetto di VIA/VAS è coerente con le indicazioni strategiche del PSC vigente ma in considerazione delle ottimizzazioni circoscritte e richieste dagli Enti in fase di valutazione ambientale e apportate al progetto stesso, si rende necessario un adeguamento del PSC vigente limitatamente a tali scostamenti nonché il suo inserimento nel Piano Operativo Comunale;

- l'approvazione del progetto definitivo in argomento da parte dei competenti organi, comporterà dunque variante urbanistica ai seguenti strumenti di pianificazione urbanistica comunale come meglio precisato nel parere redatto in data dal servizio Rigenerazione Urbana ed acquisito al PG.n.90137 del 07.04.2022 :

- Relazione di Variante Urbanistica;
- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato P6 del PSC "*Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC*";
- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato PO5 del POC "*Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di interesse pubblico*";
- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato PO5.1 del POC "*Schede di ricognizione delle opere pubbliche da assoggettare a vincolo espropriativo*";
- VAS-ValSAT- Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica

Dato atto che:

- il Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 42 del 29/03/2022, acquisito agli atti del Comune al PG.n.79959 in data 1.04.2022, tiene conto dei seguenti pareri e atti di assenso comunque denominati:

- Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia Romagna, Area Prevenzione ambientale Ovest, Servizio territoriale di Reggio Emilia, Distretto di Reggio Emilia, prot. n. PG/2022/44360 del 16/03/2022, che esprime Parere favorevole per gli aspetti urbanistici a condizione che la zonizzazione acustica sia resa coerente con la riduzione dell'area di espansione residenziale oggetto di variante in diminuzione, rinviando le valutazioni ambientali a uno specifico documento;
- Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia, Dipartimento di Sanità Pubblica, Servizio Igiene e Sanità Pubblica, prot. n. 2022/0033342 del 10/03/2022; nel parere si esprimono valutazioni in merito alle componenti ambientali e prescrizioni in merito:
- Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, prot. n. 16540 del 25/03/2022, acquisito agli atti al prot. n.PG/2022/0050178 del 25/03/2022; parere favorevole e contestuale rilascio del Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 a specifiche condizioni riguardanti il Nulla Osta idraulico stesso;
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, prot. n. 2022U0005504 del 16/03/2022; parere favorevole in merito alla compatibilità idraulica-ambientale degli interventi in progetto rispetto al reticolo idraulico e ai manufatti in gestione al Consorzio e parere positivo in merito alla compatibilità idraulica specifica per il rischio alluvioni di cui alla DGR 1300/2016 inerente il reticolo secondario di pianura in gestione al Consorzio; nel parere si precisa che

seguirà, all'interno del procedimento di PAUR, l'emissione della Concessione per le opere di cui al RD 368/1904 dove saranno indicate eventuali prescrizioni di dettaglio necessarie per l'autorizzazione di ciascuna interferenza diretta con la rete consortile;

- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 5403 del 02/03/2022; parere favorevole con prescrizioni espresso in riferimento agli aspetti di tutela archeologica; nel parere si richiede il controllo archeologico continuativo in corso d'opera per uno specifico tratto della tangenziale;
- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 6525 del 14/03/2022; parere favorevole espresso in riferimento agli aspetti di tutela paesaggistica; nel parere sono richiamati e fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale a norma dell'art. 146 c. 7 del D.Lgs 42/2004, in conseguenza dei quali la Soprintendenza si riserva di modificare eventualmente il parere stesso;
- Ferrovie Emilia-Romagna, prot. n. 1085 del 25/02/2022; parere favorevole con prescrizioni, espresso in riferimento alle opere in progetto previste all'interno della fascia di rispetto ferroviaria e pertanto assoggettate alla disciplina del DPR Decreto N. 42 del 29/03/2022, la cui realizzazione necessita di deroga secondo quanto previsto dall'art. 60 dello stesso DPR; nel parere FER rilascia il proprio "assenso in linea tecnica ai fini della sicurezza" alla realizzazione del progetto;
- Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile, prot. n. 213165 del 01/03/2022; trasmissione della determinazione dirigenziale n. 3674 del 01/03/2022, con la quale si autorizza la realizzazione delle opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80;
- Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale NordEst, Area Operativa Trasmissione di Firenze, prot. n. 9741 del 04/02/2021; nel parere si segnala che l'area interessata dagli interventi in progetto è attraversata dagli elettrodotti di competenza Terna in Alta Tensione 132 kV denominati Reggio Sud-Rubiera n. 23104E1 e Reggio Sud-Rubiera n. 23660B1 e si precisa che il progetto definitivo delle opere e degli interventi previsti dovrà essere redatto tenendo conto di specifiche condizioni e prescrizioni richiamate nel parere stesso;
- Snam Rete Gas S.p.A., Centro di Reggio Emilia, prot. n. 289 del 04/01/2021; nota in cui si comunica che le opere ed i lavori in progetto non interferiscono con impianti di proprietà di Snam Rete Gas;

Preso atto altresì che il sopracitato Decreto del Presidente della Provincia dispone:

- di non formulare riserve né osservazioni alla variante al PSC e al POC del Comune di Reggio Emilia, ai sensi degli artt. 32 e 34, comma 6 della LR 20/2000;
- di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs n. 152/2006, Parere Motivato positivo relativamente alla Valutazione Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) visto il

rapporto Istruttorio di Arpae - Struttura Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di Reggio Emilia trasmesso in data 28/03/2022, prot. n. 7727, che richiama i pareri e i contributi acquisiti nell'ambito del PAUR, relativi sia agli aspetti urbanistici che al progetto

- di esprimere parere favorevole inerente le materie geologiche, idrogeologiche e sismiche, espresso in data comprensivo della verifica di compatibilità delle previsioni urbanistiche con le condizioni di pericolosità sismica locale del territorio ai sensi dell'art. 5 L.R. 19/2008;

Dato atto inoltre che:

- il progetto definitivo unitamente alla proposta di variante agli elaborati di PSC e POC, rassegnati con atto PG.n.76247 del 28/03/2022, dal Servizio Rigenerazione Urbana, sono stati illustrati alla Commissione per la Qualità Architettonica ed il Paesaggio nella seduta del 30/03/2022 che ha espresso parere favorevole sia alle varianti urbanistiche che al rilascio dell' autorizzazione paesaggistica (verb.n.4);

Valutato che:

- l'opera si inserisce a pieno titolo nell'ambito della programmazione delle opere viabilistiche sul territorio provinciale e comunale, finalizzate a alleggerire la presenza del traffico sovralocale dagli abitati, incrementando la sicurezza della circolazione e migliorando la qualità ambientale degli stessi, con la creazione di assi di scorrimento funzionalmente connessi al sistema delle tangenziali di Reggio Emilia e da lì alle principali funzioni di servizio e di trasporto;
- la nuova infrastruttura ha come finalità primaria quella di liberare dal traffico di attraversamento gli abitati di Fogliano e Due Maestà, riclassificando l'attuale provinciale quale strada urbana locale, migliorando la vivibilità degli stessi;
- nello specifico, la nuova arteria viaria, aggirando completamente gli abitati di Fogliano e di Due Maestà, decongestionerà dal traffico le zone edificate, apportando benefici diretti in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di miglioramento del clima acustico, fornendo anche l'opportunità di riorganizzare e riqualificare il tracciato della esistente S.P. 467R conferendogli caratteristiche di strada urbana con riflessi positivi sulla qualità di vita dei residenti;
- la Strada Provinciale SP 467R è la principale arteria stradale che collega la città di Reggio Emilia alla città di Scandiano e al Distretto Ceramico. Il traffico che giornalmente percorre questa strada è molto intenso oltre ad essere composto da un'alta percentuale di mezzi pesanti. In Comune di Reggio Emilia, la SP 467R esce dal capoluogo all'altezza dell'intersezione in rotatoria con Viale Piacentini (tangenziale sud est) e si dirige verso Scandiano attraversando le frazioni di Due Maestà e di Fogliano, assumendo nel primo tratto il nome di via Martiri di Cervarolo e poi, dopo Due Maestà, quello di via Fermi;
- l'intensità dei volumi di traffico sulla SP 467R ha ormai raggiunto livelli incompatibili per la vivibilità dei centri abitati attraversati dalla strada. Nel corso degli anni il Comune di Reggio ha realizzato numerosi interventi di moderazione del traffico e di potenziamento delle reti ciclabili-

pedonali a Fogliano e Due Maestà, ma l'intenso traffico di rango sovralocale rende la situazione non più sostenibile;

Vista infine la Delibera di Giunta Comunale ID n.39 del 10.03.2022 che ha valutato positivamente il Progetto Definitivo, così come presentato dalla Provincia di Reggio Emilia e valutato nell'ambito della PAUR;

Dato atto infine che:

- con deliberazione di Consiglio Comunale ID.n.45 del 29.03.2022 sono stati approvati il Bilancio di previsione 2022-2024, la nota di aggiornamento al DUP ove nel prospetto "INVESTIMENTI NON RICOMPRESI NEL P.T.LL.PP. 2022-2024", IND_3_OB_13 - CITTA' DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA: ove è previsto l'intervento - S_02301 "Tangenziale di Fogliano e Due Maestà (sogg. attuatore Provincia di RE)" per 5 milioni di euro nel 2022 con finanziamento a debito e 3,5 milioni di euro nel 2023 con finanziamento a mezzi propri (alienazioni patrimoniali ancora da realizzare)
- con successiva deliberazione di Giunta Comunale si provvederà ad approvare il Piano Esecutivo di Gestione dell'esercizio 2022;
- i contenuti della presente proposta di deliberazione, sono stati inoltre illustrati alla competente 1^a Commissione Consiliare "Assetto ed Uso del Territorio – sviluppo economico ed attività produttive-ambiente" nella seduta del 08/04/2022;

Visto il parere favorevole del responsabile del procedimento, Dirigente del Servizio Rigenerazione Urbana, espresso in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell'art.49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000 e alla regolarità e correttezza amministrativa, ai sensi dell'art.147-bis, comma 1, del D.L.gs. 267/2000;

Visto il parere contabile espresso in calce, con le precisazioni in esso contenute, e richiesto ai sensi dell'art. 49 del decreto legislativo 267 del 2000 e recentemente modificato dal D.L.174/2012, in quanto tale delibera comporta riflessi diretti sulla situazione economico-finanziaria dell'ente;

Ritenuto pertanto opportuno proporre al Consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 21 comma 2 della L.R. 4/2018, l'approvazione dell'assenso alle varianti al PSC e POC nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) (comprendente la Valutazione di Impatto Ambientale - VIA) e gli altri atti di assenso, avviato ai sensi dell'art. 27 bis del Dlgs. 152/2006 dalla Provincia di Reggio Emilia per l'approvazione del Progetto definitivo tangenziale di Fogliano-Due Maestà, variante alla SP 1467R da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, località Fogliano;

Visti:

- il Decreto legislativo 152/2006;
- la legge regionale n.4/2018;
- la legge n.241/1990 e s.m.;
- la legge regionale 24 marzo 2000 n° 20 *"Disciplina Generale sulla tutela e l'uso del*

territorio“ e s.m.e i.;

- la legge regionale n. 37/2002 “*disposizioni regionali in materia di espropri*”;
- l'art.19 del vigente Statuto comunale;
- l'art. 42 , del decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267.

Visto l'O.D.G. n. 1 presentato dal Consigliere Paolo Burani, allegato alla presente delibera e approvato come da votazione riportata nell'allegato prospetto;

Visto l'O.D.G. n. 2 presentato dai Consiglieri Aguzzoli C. (PD), Genta (PD), Benassi (+Europa), Perri (Reggio E') e Cantergiani (PD), allegato alla presente delibera e approvato come da votazione riportata nell'allegato prospetto;

Visto l'O.D.G. n. 3 presentato dai Consiglieri Salati, Melato, Rinaldi, Sacchi e Varchetta, allegato alla presente delibera e approvato come da votazione riportata nell'allegato prospetto;

Visto l'esito della votazione effettuato attraverso l'appello nominale allegato alla presente delibera;

DELIBERA

- 1) di prendere atto del “Progetto definitivo della tangenziale di Fogliano-Due Maestà, variante alla SP 1467R” da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, località Fogliano” costituito dagli elaborati tecnici elencati nell'allegato A) alla presente deliberazione, elaborati che sono parte integrante del presente atto anche se non materialmente allegati alla presente deliberazione;
- 2) di prendere atto delle controdeduzioni redatte dalla Provincia di Reggio Emilia alle osservazioni pervenute sul progetto definitivo, pubblicate sul sito <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/5239>;
- 3) di prendere atto di quanto disposto dal Decreto del Presidente della Provincia n. 42 del 29/03/2022 con il quale si è espresso Parere Motivato positivo ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006, relativamente alle VALSAT delle Varianti PSC e POC del Comune di Reggio Emilia, fatti salvi ulteriori pareri che potranno essere espressi nell'ambito della conferenza di servizi e a condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui ai pareri allegati al decreto stesso;
- 4) di esprimere ai sensi dell'art.21 comma 2 della L.R.4/2018 parere favorevole alla proposta di variante alla pianificazione urbanistica comunale al Piano Strutturale Comunale, all'inserimento in POC conseguenti al progetto definitivo di cui al punto 1) del dispositivo, avviato ai sensi dell'art. 27 bis del Dlgs. 152/2006 dalla Provincia di Reggio Emilia, come si evince dal parere tecnico predisposto dal servizio Rigenerazione Urbana in atti al PG.n 90137 del 07/04/2022 e allegato alla presente deliberazione sotto la lett. B);
- 5) di dare atto che le varianti urbanistiche al Piano Strutturale Comunale e al Piano Operativo Comunale sono rappresentate nei seguenti elaborati allegati parte integrante alla presente deliberazione sotto la lett. C) e precisamente:

- C) inquadramento dell'intervento_Relazione di Variante Urbanistica;
 - C1) estratto Elaborato P6 del PSC "*Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC*";
 - estratto Elaborato PO5 del POC "*Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di interesse pubblico*";
 - C2) estratto - Elaborato PO5.1 del POC "*Schede di ricognizione delle opere pubbliche da assoggettare a vincolo espropriativo*";
 - D) VAS-ValSAT- Rapporto Ambientale;
 - E) sintesi non tecnica;
- 6) di dare mandato al Sindaco o a suo delegato di rappresentare il Comune di Reggio Emilia nella Conferenza dei Servizi convocata da Arpae-SAC, inerente l'approvazione del progetto definitivo di che trattasi, in variante agli strumenti urbanistici comunali, autorizzandolo fin da ora a depositare in sede di conferenza di servizi, la presente deliberazione;
 - 7) di dare atto che ai sensi dell'art.21 comma 4 L.R4/2018 il provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) a conclusione della Conferenza dei Servizi costituirà variante agli strumenti urbanistici comunali, e pertanto si provvederà, con successivo provvedimento dirigenziale, a adeguare gli elaborati cartografici soggetti a modifica del PSC (elaborato P6 :ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC) e del POC come da punto 3) del dispositivo della presente deliberazione;
 - 8) di dare atto infine che con successivo provvedimento del servizio Ambiente, energia e sostenibilità , si procederà ad aggiornare la classificazione acustica comunale.

Infine il **Consiglio**, in quanto sussistono particolari motivi d'urgenza, ai sensi dell'art. 134, comma 4°, del D.Lgs. n. 267/2000 **dichiara immediatamente eseguibile** la suesposta deliberazione in previsione della prossima conferenza di servizi decisoria, come da votazione effettuata con procedimento elettronico indicato nell'allegato prospetto.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

IORI Matteo

**IL VICE SEGRETARIO GENERALE
AGGIUNTO**

BENEDETTI Dr.ssa Lorenza



DECRETO DEL PRESIDENTE N. 42 DEL 29/03/2022

OGGETTO

PAUR AI SENSI DELL'ART. 27BIS-D.LGS 152/2006, COMPRENSIVO PROVVEDIMENTO DI VIA E DEGLI ALTRI ATTI DI ASSENSO RELATIVI AL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO-DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA". PROPONENTE: PROVINCIA DI REGGIO EMILIA, SERV. INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ SOSTENIBILE E PATRIMONIO - ESAME DELLA VARIANTE AL PSC E POC AI SENSI DELL'ART. 4 DELLA LR 24/2017 E DEGLI ARTT. 32 E 34 L.R. 20/00

IL PRESIDENTE

PREMESSO che:

- in data 28/12/2020, con nota prot. n. 31460, è pervenuta allo scrivente Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia la documentazione relativa all'istanza di avvio del procedimento di VIA, ai fini del rilascio del Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D. Lgs n. 152/2006, relativo al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano-Due Maestà in Comune di Reggio Emilia", unitamente alla contestuale richiesta di verifica della adeguatezza e completezza della documentazione trasmessa;
- in data 02/02/2021, con nota prot. n. 2398, è pervenuta da ARPAE la richiesta unitaria di integrazione documentale relativa alla verifica di completezza;
- con nota agli atti prot. n. 2817 del 08/02/2021, ARPAE, verificata la completezza della documentazione integrativa presentata dal proponente, agli atti con prot. n. 2591 del 04/02/2021, ha comunicato l'avvio del procedimento autorizzatorio unico di VIA;
- sul BURERT n. 35 del 17/02/2021 è stato pubblicato l'avviso di deposito degli elaborati del procedimento unico, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, unitamente agli elaborati di variante agli strumenti urbanistici e durante il deposito sono pervenute osservazioni presentate da cittadini e associazioni che sono state valutate in sede di Conferenza di Servizi;

DATO ATTO che il Responsabile del Procedimento del presente atto è l'arch. Fabio Giacometti, che ha predisposto l'istruttoria della variante al PSC e POC in esame;

DATO ATTO altresì che:

- dall'esame degli elaborati di progetto, dello studio di impatto ambientale e delle relative varianti urbanistiche, lo scrivente Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia ha provveduto a richiedere, con lettera prot. n. 10308 del 28/04/2021, integrazioni alla documentazione pubblicata per gli aspetti di competenza;
- ARPAE, con nota pervenuta in data 18/05/2021 prot. n. 12245, ha provveduto a trasmettere al proponente una richiesta integrazioni unitaria;
- la Provincia di Reggio Emilia, Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio ha presentato integrazioni documentali, in atti al prot. n. 27432 del 07/10/2021, che si ritiene rispondano adeguatamente a quanto richiesto;
- La Provincia di Reggio Emilia, Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio ha inoltre presentato le controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai privati, nell'ambito del procedimento per l'apposizione del vincolo espropriativo sulle aree interessate al progetto e alle osservazioni di carattere ambientale pervenute a nome delle associazioni, in atti al prot. 27432 del 07/10/2021 e al prot. 4548 del 22/02/2022;

- la conferenza di servizi istruttoria ai sensi dell'art. 18 della L.R. 4/2018 si è svolta nelle sedute del 16/03/2021, 15/04/2021 e 29/04/2021;
- la conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art. 19 della L.R. 4/2018 si è svolta sinora nelle sedute del 03/11/2021 e del 02/03/2022, prevedendo ulteriori sedute ai fini della conclusione del procedimento unico successive alla data di emissione del presente decreto;
- in data 09/03/2022 prot. 5564 la Provincia di Reggio Emilia, Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio, ha trasmesso ulteriori chiarimenti in merito alla documentazione di progetto;

CONSTATATO che:

- il progetto definitivo sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ha come oggetto la realizzazione di un nuovo tratto di strada extraurbana di categoria C1, secondo la classificazione del DM 05/11/2001, in variante alla Strada Provinciale SP 467R, nel Comune di Reggio Emilia; il tratto stradale in progetto si dirama, mediante una rotatoria, dall'attuale tracciato della Provinciale a sud dell'intersezione con la SP 87 e si innesta, tramite una intersezione a livelli sfalsati, sulla Tangenziale sud di Reggio Emilia (SP 114 Viale Piacentini), dopo aver superato le frazioni di Fogliano e Due Maestà, lungo un tracciato parallelo alla linea ferroviaria Reggio-Sassuolo con sviluppo complessivo pari a circa 3.270 metri; lungo il percorso si prevede inoltre la realizzazione di una rotatoria collocata in corrispondenza di Via Anna Frank (SP 66);
- obiettivo del progetto è il superamento delle criticità che interessano gli abitati di Fogliano e Due Maestà, derivanti dall'elevata intensità del traffico di attraversamento, a cui si aggiunge il traffico generato localmente, migliorando la sicurezza stradale ed i livelli di servizio e riducendo gli impatti ambientali sul tessuto residenziale delle due frazioni;
- oltre alla viabilità principale, il progetto comprende anche una corsia aggiuntiva con sviluppo complessivo di circa 200 metri, in affiancamento alla rotatoria esistente posta tra la SP 467R e la SP 114 (Tangenziale sud, Viale Piacentini); tale corsia, denominata bypass rotatoria, è finalizzata a consentire il passaggio diretto dal ramo est al ramo nord della rotatoria stessa (Viale Martiri di Cervarolo), diretto verso il centro di Reggio Emilia e ridurre gli effetti dell'aumento del volume di traffico sul ramo est, atteso a seguito della realizzazione del nuovo svincolo a livelli sfalsati;
- l'asse stradale principale si sviluppa in rilevato, con una differenza di quota, tra progetto e terreno, che in asse varia da un minimo di 40 cm ad un massimo di 3,20 metri, in prossimità del nuovo ponte sul Rio Lavachiello;
- il tracciato stradale di progetto ricade quasi interamente all'esterno della fascia di rispetto della linea ferroviaria FER Reggio-Sassuolo (30 metri dalla rotaia più vicina), ad eccezione di un tratto del ramo di svincolo e connessa opera di scavalco della Tangenziale sud, che si avvicina alla linea ferroviaria fino ad una distanza minima di 20 metri circa; le opere stradali e non stradali (quali ad esempio bacini di

laminazione e rivestimenti in pietrame del fondo di corsi d'acqua esistenti) ricadenti nella fascia di rispetto FER, sono riportate in planimetria nell'elaborato grafico 101;

- al fine di consentire l'accesso all'area interclusa tra il nuovo asse viario e la linea ferroviaria FER Reggio-Sassuolo, il progetto prevede la realizzazione di una pista di servizio/manutenzione in materiale stabilizzato, posta al piede del rilevato di progetto (lato ferrovia) del corpo stradale;
- il tracciato stradale ricade parzialmente all'interno del Sito della Rete Natura 2000, ZSC IT4030021 "Rio Rodano, fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo", per cui è stata svolta la Valutazione di Incidenza ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente;
- il tracciato stradale interessa le fasce di 150 metri del rio Acqua Chiara, del torrente Rodano-torrente Lodola e del rio Lavachiello - rio di Fogliano, oggetto di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c) del D. Lgs 42/2004;
- il progetto prevede la realizzazione di opere a verde con funzione di inserimento e mitigazione ambientale e di opere a verde con funzione di compensazione ambientale;
- la nuova infrastruttura stradale comporta variante al Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Reggio Emilia, in quanto il tracciato non ricade interamente all'interno del corridoio infrastrutturale di progetto indicato nella tavola P6 "Ambiti programmatici ed Indirizzi per RUE e POC" del PSC stesso; in particolare, lo svincolo di innesto alla Tangenziale sud di Reggio Emilia interessa anche un ambito a nord della tangenziale stessa, non ricompreso entro il corridoio infrastrutturale riportato nella tavola P6 vigente; la Variante prevede quindi di allargare la fascia del corridoio infrastrutturale oltre la Tangenziale sud sino a Via Vincenzo Monti, verso nord, ricomprendendo un buffer verso est e verso ovest;
- la variante urbanistica prevede inoltre l'inserimento del tracciato nel Piano Operativo Comunale (POC) - tavola PO.5 - per la localizzazione dell'opera, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- nel Rapporto ambientale della Variante urbanistica, a fondamento di tutte le valutazioni ambientali relative all'infrastruttura in esame, è contenuta l'analisi delle alternative di progetto, che riprende sostanzialmente i contenuti di dettaglio riportati nello Studio di impatto ambientale ed in particolare gli esiti della Valutazione delle alternative progettuali;
- in tale valutazione delle alternative - considerate sulla base di valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie e da cui emerge l'ipotesi "A" prescelta quale soluzione di riferimento per la progettazione definitiva del tracciato della tangenziale in esame - viene innanzitutto ripresa, in sintesi, l'analisi multicriteria sviluppata nel 2013-2014 nell'ambito del processo partecipativo promosso dal Comune di Reggio Emilia e da cui è emerso che, sulla base dei criteri scelti e della metodologia di analisi adottata, la soluzione "A" è risultata preferibile rispetto alle

altre ipotesi alternative; tale soluzione ha costituito di fatto il riferimento di tracciato per la progettazione definitiva della nuova infrastruttura;

- nell'ambito della procedura in corso è stata sviluppata una più aggiornata ed approfondita valutazione delle alternative di progetto, con varie ipotesi di tracciato che, oltre alla soluzione "A" di riferimento per il progetto, riprendono in parte quelle proposte nella fase di partecipazione condotta dal Comune di Reggio Emilia; per ognuna delle ipotesi di tracciato è stata considerata la relativa possibile soluzione progettuale per il nodo di connessione fra la infrastruttura in progetto e la Tangenziale sud di Reggio Emilia oltre che la necessità di realizzare eventuali opere di scavalco della linea ferroviaria e dei corsi d'acqua interferiti;
- le alternative progettuali sono state messe a confronto e valutate oltre che rispetto a mobilità e traffico anche rispetto alle componenti ambientali e/o sanitarie ed in particolare: inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, disturbo da vibrazioni e incidentalità, verde/paesaggio ed ecosistemi. In conclusione viene evidenziato come l'ipotesi di tracciato "A" risulti la migliore;
- negli elaborati è contenuta inoltre la Proposta di modifica della zonizzazione acustica comunale (ZAC) vigente con il passaggio, in corrispondenza del nuovo tracciato in progetto, dalla Classe III acustica attribuita al territorio agricolo, alla Classe IV "aree di intensa attività umana", in quanto in questa classificazione rientrano le aree in prossimità delle strade di grande comunicazione, per una fascia di 50 metri per lato rispetto al margine stradale; al contempo si prevede di eliminare la Classe IV "di progetto" dal tracciato stradale riportato indicativamente nel PSC vigente, sostituendola con quella prevista nelle porzioni di territorio adiacenti o nelle relative Unità Territoriali Omogenee di progetto;

ATTESO che:

- ai sensi dell'art. 4 comma 4 lettera e) della LR 24/2017 e sulla base di quanto disposto dalla DGR n. 1956 del 22/11/2021 "Atto di coordinamento tecnico ai sensi dell'art. 49 della L.R. 24/2017 e ss.mm.ii. in merito agli effetti della conclusione della prima fase del periodo transitorio previsto dagli articoli 3 e 4 della medesima L.R. 24/2017", i procedimenti speciali che comportano l'effetto di localizzazione dei progetti approvati in variante alla pianificazione urbanistica vigente possano continuare ad essere approvati in variante ai piani urbanistici formati con la legislazione previgente, anche dopo la scadenza della prima fase del periodo transitorio;
- ai sensi dell'art. 32 "Procedimento di approvazione del PSC" della L.R. 20/2000 la Provincia può sollevare riserve in merito alla conformità dei PSC agli altri strumenti della pianificazione provinciale e regionale, limitatamente agli ambiti delle materie di pertinenza dei piani stessi;
- ai sensi dell'art. 34 comma 6 della L.R. 20/2000 la Provincia può formulare riserve al POC relativamente a previsioni che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello territoriale superiore;

- la Provincia, ai sensi dell'art. 5 (come modificato dalla LR n. 6/2009) della LR 20/2000, è l'autorità competente alla valutazione ambientale dei piani urbanistici comunali;
- come disposto dall'art. 5 della LR 19/2008, la verifica di compatibilità delle previsioni urbanistiche con le condizioni di pericolosità sismica locale viene espletata nell'ambito delle riserve o degli atti di assenso, comunque denominati, resi dalla Provincia nel corso del procedimento di approvazione dello strumento urbanistico;
- la Provincia, come gli altri soggetti pubblici e privati, ha la facoltà di formulare osservazioni e proposte;

CONSIDERATO che:

- svolta l'istruttoria e visto il parere della dott.ssa Barbara Casoli, responsabile degli atti di questa Provincia inerenti le materie geologiche, idrogeologiche e sismiche, espresso in data 22/03/2022, comprensivo della verifica di compatibilità delle previsioni urbanistiche con le condizioni di pericolosità sismica locale del territorio ai sensi dell'art. 5 LR 19/2008, ad esito favorevole;
- il Responsabile del Procedimento propone di non esprimere riserve e osservazioni in merito al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano-Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" in variante al PSC e al POC del Comune di Reggio Emilia;
- per quanto attiene alla Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), visto l'allegato Rapporto Istruttorio di Arpa - Struttura Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di Reggio Emilia trasmesso in data 28/03/2022, prot. n. 7727, che richiama i seguenti pareri e i contributi acquisiti nell'ambito del PAUR, relativi sia agli aspetti urbanistici che al progetto:
 - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Prevenzione ambientale Ovest, Servizio territoriale di Reggio Emilia, Distretto di Reggio Emilia, prot. n. PG/2022/44360 del 16/03/2022, che esprime Parere favorevole per gli aspetti urbanistici a condizione che la zonizzazione acustica sia resa coerente con la riduzione dell'area di espansione residenziale oggetto di variante in diminuzione, rinviando le valutazioni ambientali a uno specifico documento;
 - Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia, Dipartimento di Sanità Pubblica, Servizio Igiene e Sanità Pubblica, prot. n. 2022/0033342 del 10/03/2022; nel parere si esprimono valutazioni in merito alle componenti ambientali e prescrizioni in merito:
 - alla necessità di attuare misure, quali la segnaletica stradale, spartitraffico, realizzazione di piste ciclopedonali, tese ad incentivare la mobilità ciclopedonale e favorire la riduzione del traffico nel tratto della SP 467R passante per il centro abitato;
 - all'opportunità di orientare la scelta delle essenze da piantumare per le opere

- di mitigazione e compensazione verso tipologie autoctone e poco idroesigenti, con spiccata capacità di captazione delle sostanze inquinanti ed elevata capacità di adattamento, privilegiando la piantumazione di esemplari adulti in modo che la mitigazione sia attiva nell'immediato;
- agli accorgimenti per il buon funzionamento dei bacini di laminazione, volti a impedire un sovraccarico idraulico sugli invasi di laminazione e a favorire il corretto deflusso;
 - agli obblighi e gli accorgimenti per la gestione delle criticità in fase di conduzione del cantiere;
 - alla gestione del piano di monitoraggio con particolare riferimento alla necessità di individuare tutti gli interventi necessari per ripristinare le condizioni ambientali previste dal SIA nel caso in cui dalla campagna di monitoraggio dovessero emergere dati discordanti;
 - alla necessità di progettare le due rotatorie in modo da garantire la sicurezza degli attraversamenti da parte di ciclisti e pedoni;
- Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, prot. n. 16540 del 25/03/2022, acquisito agli atti al prot. n. PG/2022/0050178 del 25/03/2022; parere favorevole e contestuale rilascio del Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 a specifiche condizioni riguardanti il Nulla Osta idraulico stesso;
 - Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, prot. n. 2022U0005504 del 16/03/2022; parere favorevole in merito alla compatibilità idraulica-ambientale degli interventi in progetto rispetto al reticolo idraulico e ai manufatti in gestione al Consorzio e parere positivo in merito alla compatibilità idraulica specifica per il rischio alluvioni di cui alla DGR 1300/2016 inerente il reticolo secondario di pianura in gestione al Consorzio; nel parere si precisa che seguirà, all'interno del procedimento di PAUR, l'emissione della Concessione per le opere di cui al RD 368/1904 dove saranno indicate eventuali prescrizioni di dettaglio necessarie per l'autorizzazione di ciascuna interferenza diretta con la rete consortile;
 - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 5403 del 02/03/2022; parere favorevole con prescrizioni espresso in riferimento agli aspetti di tutela archeologica; nel parere si richiede il controllo archeologico continuativo in corso d'opera per uno specifico tratto della tangenziale;
 - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 6525 del 14/03/2022; parere favorevole espresso in riferimento agli aspetti di tutela paesaggistica; nel parere sono richiamati e fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale a norma dell'art. 146 c. 7 del D.Lgs 42/2004, in conseguenza dei quali la Soprintendenza si riserva di modificare eventualmente il parere stesso;
 - Ferrovie Emilia-Romagna, prot. n. 1085 del 25/02/2022; parere favorevole con prescrizioni, espresso in riferimento alle opere in progetto previste all'interno della fascia di rispetto ferroviaria e pertanto assoggettate alla disciplina del DPR

753/80, la cui realizzazione necessita di deroga secondo quanto previsto dall'art. 60 dello stesso DPR; nel parere FER rilascia il proprio *“assenso in linea tecnica ai fini della sicurezza”* alla realizzazione del progetto;

- Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile, prot. n. 213165 del 01/03/2022; trasmissione della determinazione dirigenziale n. 3674 del 01/03/2022, con la quale si autorizza la realizzazione delle opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80;
- Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord-Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze, prot. n. 9741 del 04/02/2021; nel parere si segnala che l'area interessata dagli interventi in progetto è attraversata dagli elettrodotti di competenza Terna in Alta Tensione 132 kV denominati Reggio Sud-Rubiera n. 23104E1 e Reggio Sud-Rubiera n. 23660B1 e si precisa che il progetto definitivo delle opere e degli interventi previsti dovrà essere redatto tenendo conto di specifiche condizioni e prescrizioni richiamate nel parere stesso;
- Snam Rete Gas S.p.A., Centro di Reggio Emilia, prot. n. 289 del 04/01/2021; nota in cui si comunica che le opere ed i lavori in progetto non interferiscono con impianti di proprietà di Snam Rete Gas;

il Responsabile del Procedimento propone di esprimere Parere Motivato positivo ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006, relativamente alle VALSAT delle Varianti PSC e POC del Comune di Reggio Emilia, fatti salvi ulteriori pareri che potranno essere espressi nell'ambito della conferenza di servizi e tenendo in considerazione quanto segue:

1. dovranno essere rispettate le condizioni e prescrizioni contenute negli allegati pareri di:
 - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Prevenzione ambientale Ovest, Servizio territoriale di Reggio Emilia, Distretto di Reggio Emilia, prot. n. PG/2022/44360 del 16/03/2022;
 - Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia, Dipartimento di Sanità Pubblica, Servizio Igiene e Sanità Pubblica, prot. n. 2022/0033342 del 10/03/2022;
 - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 5403 del 02/03/2022;
 - Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord-Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze, prot. n. 9741 del 04/02/2021;
 - Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, prot. n. 16540 del 25/03/2022;
2. vista la proposta di modifica della zonizzazione acustica comunale, si ricorda che la zonizzazione acustica comunale dovrà essere aggiornata e resa coerente con la

riduzione dell'area di espansione residenziale prevista dalla variante in diminuzione approvata dal Comune di Reggio Emilia con DCC n. 71/2017;

RILEVATO che, pur non essendo competenza della Provincia verificare le proprietà interessate, tuttavia, alla luce dei protocolli siglati con la locale Prefettura in materia di lotta alla criminalità organizzata e tenuto conto della necessità di un più stringente controllo su potenziali infiltrazioni mafiose, si invita l'Amministrazione Comunale ad adottare procedure analoghe alle informative antimafia nei confronti dei soggetti economici e imprenditoriali interessati da provvedimenti posti in essere conseguentemente al presente decreto;

VISTO il parere favorevole, in ordine alla regolarità tecnica del presente atto, espresso dal Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale;

DECRETA

di non formulare riserve né osservazioni alla variante al PSC e al POC del comune di Reggio Emilia, ai sensi degli artt. 32 e 34, comma 6 della LR 20/2000;

di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs n. 152/2006, Parere Motivato positivo relativamente alla Valutazione ambientale strategica (ValSAT) delle suddette varianti;

di esprimere parere favorevole in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità sismica locale ai sensi dell'art. 5 della LR 19/2008;

di invitare l'Amministrazione comunale, pur non essendo competenza della Provincia verificare le proprietà interessate, ad adottare procedure analoghe alle informative antimafia nei confronti dei soggetti economici e imprenditoriali interessati da provvedimenti posti in essere conseguentemente al presente decreto, alla luce dei protocolli siglati con la locale Prefettura in materia di lotta alla criminalità organizzata e tenuto conto della necessità di un più stringente controllo su potenziali infiltrazioni mafiose;

di dare atto che:

- copia integrale degli atti approvati da parte del Consiglio Comunale è trasmessa alla Provincia e alla Regione;
- l'adozione del presente provvedimento non comporta oneri finanziari a carico dell'Ente;
- il presente decreto è esecutivo dalla sua sottoscrizione.

ALLEGATI:

- Rapporto istruttorio Arpae – Struttura Autorizzazioni e Concessioni;
- Parere di regolarità tecnica.

Decreto N. 42 del 29/03/2022
pag. 9/10

Reggio Emilia, lì 29/03/2022

IL PRESIDENTE
F.to ZANNI GIORGIO

Documento sottoscritto con modalità digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005.

(da sottoscrivere in caso di stampa)

Si attesta che la presente copia, composta di n. ... fogli, è conforme in tutte le sue componenti al corrispondente atto originale firmato digitalmente conservato agli atti con n del

Reggio Emilia, lì.....Qualifica e firma

Decreto N. 42 del 29/03/2022
pag. 10/10

Pratica SAC n. 8682/2021

Provincia di Reggio Emilia
Servizio Pianificazione Territoriale
Piazza Gioberti n. 4
42121 Reggio Emilia
PEC: provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

OGGETTO: Valsat della Variante agli strumenti urbanistici del Comune di Reggio Emilia ai sensi dell'art. 4 della LR n. 24/2017 nell'ambito del Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D. Lgs n. 152/2006 e della LR n. 4/2018 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano, proposto dalla Provincia di Reggio Emilia – rapporto istruttorio

Viste le disposizioni normative in tema di valutazione ambientale di piani e programmi:

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, Parte seconda, in tema di valutazione ambientale di piani e programmi;
- Legge Regionale n. 20/2000 e Legge Regionale n. 24/2017 in tema di valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale dei piani urbanistici comunali.

Visto l'art. 15 comma 5 della Legge Regionale n. 13/2015, si trasmette il seguente Rapporto istruttorio.

RAPPORTO ISTRUTTORIO

Premesso che:

- la Valsat in oggetto è relativa alla variante agli strumenti urbanistici (PSC e POC) del Comune di Reggio Emilia nell'ambito di una richiesta di Provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) ai sensi del D.Lgs n. 152/2006 e della LR n. 4/2018 comprensivo del provvedimento di VIA e di tutti gli atti di assenso necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto *"Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia"* presentato dalla

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

Provincia di Reggio Emilia.

Dato atto che:

la Provincia di Reggio Emilia in data 18/12/2020 ha presentato alla Regione Emilia-Romagna e ad ARPAE SAC domanda di Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) - che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) - per il progetto di "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano, ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006, in atti ARPAE al prot. n. PG/2020/184494 del 18/12/2020;

il progetto appartiene alla tipologia progettuale di cui alla categoria B.2.43 dell'allegato B.2 della L.R. 4/2018 denominata: "*Strade extraurbane secondarie*" ed è assoggettato a VIA in quanto ricade all'interno del Sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo";

ARPAE SAC, con nota prot. n. PG/2021/13043 del 27/01/2021, ha inviato al Proponente Provincia di Reggio Emilia l'esito della verifica della completezza documentale con richiesta di integrare la documentazione presentata;

la Provincia di Reggio Emilia in data 04/02/2021, con nota in atti ARPAE al prot. n. PG/2021/18060 del 04/02/2021, ha integrato la documentazione a seguito della verifica di completezza;

sul BURERT n. 35 del 17/02/2021 è stato pubblicato l'avviso relativo al "Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) - comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs 152/06, della Procedura di variante agli strumenti urbanistici (L.R. 4/2018, L.R. n. 24/17, L.R. 37/2002) e della Concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (L.R. 7/2004) e degli altri atti di assenso - relativo al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia";

ARPAE SAC, con nota prot. n. PG/2021/77912 del 17/05/2021, ha inviato al Proponente Provincia di Reggio Emilia la richiesta di integrazioni;

durante il periodo di pubblicazione del progetto sono pervenute osservazioni sul procedimento unico di VIA/PAUR del progetto "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" presentate da cittadini e associazioni;

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

la Provincia di Reggio Emilia in data 07/10/2021 ha presentato integrazioni documentali, in atti ARPAE al prot. n. PG/2021/154775 del 07/10/2021, unitamente alle controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai proprietari nell'ambito del procedimento per l'apposizione del vincolo espropriativo sulle aree interessate dal progetto;

la Provincia di Reggio Emilia in data 22/02/2022 ha inoltre presentato le controdeduzioni alle osservazioni di carattere ambientale pervenute a nome delle associazioni, in atti ARPAE al prot. n. PG/2022/29006 del 22/02/2022;

in data 09/03/2022 la Provincia di Reggio Emilia ha trasmesso ulteriori chiarimenti in merito alla documentazione di progetto, in atti ARPAE al prot. n. PG/2022/38946 del 09/03/2022.

Dato inoltre atto che:

la Conferenza di Servizi ha organizzato i propri lavori come di seguito specificato:

- ha effettuato sedute di conferenza di servizi istruttoria nelle date 16/03/2021, 15/04/2021, 29/04/2021, visto anche quanto previsto dall'art. 18 della LR n. 4/2018;
- in data 17/03/2022, su richiesta di WWF Emilia Centrale, Lipu e Università Verde, si è svolto ai sensi dell'art. 17 comma 6 della LR n. 4/2018 un incontro in contraddittorio tra il Proponente Provincia di Reggio Emilia e una rappresentanza delle sopracitate Associazioni;
- sulla base dell'art. 27 bis del D.Lgs. n. 152/06 e dall'art.19 della LR n. 4/2018 ha effettuato sedute della conferenza di servizi decisoria in data 03/11/2021 e 02/03/2022, prevedendo ulteriori sedute ai fini della conclusione del procedimento unico di VIA successive alla data di emissione del presente rapporto istruttorio Valsat.

Considerato che dal Rapporto ambientale allegato alla Variante e dagli elaborati progettuali emerge che:

il progetto definitivo sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ha come oggetto la realizzazione di un nuovo tratto di strada extraurbana di categoria C1, secondo la classificazione del DM 05/11/2001, in variante alla Strada Provinciale SP 467R, nel Comune di Reggio Emilia; il tratto stradale in progetto si dirama - mediante una rotatoria - dall'attuale tracciato della Provinciale a sud dell'intersezione con la SP 87 e si innesta - tramite una intersezione a livelli sfalsati - sulla Tangenziale sud di Reggio Emilia (SP 114 Viale Piacentini), dopo aver superato le frazioni di Fogliano e Due Maestà, lungo un tracciato parallelo alla linea ferroviaria

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

Reggio-Sassuolo con sviluppo complessivo pari a circa 3.270 metri; lungo il tracciato si prevede inoltre la realizzazione di una rotatoria collocata in corrispondenza di Via Anna Frank (SP 66);

obiettivo del progetto è il superamento delle criticità che interessano gli abitati di Fogliano e Due Maestà derivanti dall'elevata intensità del traffico di attraversamento, a cui si aggiunge il traffico generato localmente, migliorando la sicurezza stradale ed i livelli di servizio e riducendo gli impatti ambientali sul tessuto residenziale delle due frazioni;

oltre alla viabilità principale, il progetto comprende anche una corsia aggiuntiva con sviluppo complessivo di circa 200 metri in affiancamento alla rotatoria esistente posta tra la SP 467R e la SP 114 (Tangenziale sud, Viale Piacentini); tale corsia, denominata bypass rotatoria, è finalizzata a consentire il passaggio diretto dal ramo est al ramo nord della rotatoria stessa (Viale Martiri di Cervarolo), diretto verso il centro di Reggio Emilia, e ridurre gli effetti dell'aumento del volume di traffico sul ramo est, atteso a seguito della realizzazione del nuovo svincolo a livelli sfalsati;

l'asse stradale principale si sviluppa in rilevato con una differenza di quota tra progetto e terreno che in asse varia da un minimo di 40 cm ad un massimo di 3,20 metri in prossimità del nuovo ponte sul Rio Lavachiello;

il tracciato stradale di progetto ricade quasi interamente all'esterno della fascia di rispetto della linea ferroviaria FER Reggio-Sassuolo (30 metri dalla rotaia più vicina), ad eccezione di un tratto del ramo di svincolo e connessa opera di scavalco della Tangenziale sud, che si avvicina alla linea ferroviaria fino ad una distanza minima di 20 metri circa; le opere stradali e non stradali (quali ad esempio bacini di laminazione e rivestimenti in pietrame del fondo di corsi d'acqua esistenti) ricadenti nella fascia di rispetto FER sono riportate in planimetria nell'elaborato grafico 101;

al fine di consentire l'accesso all'area interclusa tra il nuovo asse viario e la linea ferroviaria FER Reggio-Sassuolo, il progetto prevede la realizzazione di una pista di servizio/manutenzione in materiale stabilizzato, posta al piede del rilevato di progetto (lato ferrovia) del corpo stradale;

la nuova infrastruttura stradale comporta variante al Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Reggio Emilia in quanto il tracciato non ricade interamente all'interno del corridoio infrastrutturale di progetto indicato nella tavola P6 "Ambiti programmatici ed Indirizzi per RUE e POC" del PSC stesso; in particolare, lo svincolo di innesto alla Tangenziale sud di Reggio Emilia interessa anche un ambito a nord della tangenziale stessa, non ricompreso entro il corridoio infrastrutturale riportato nella tavola P6 vigente; la Variante prevede quindi di allargare la fascia del corridoio infrastrutturale oltre la Tangenziale sud sino a Via Vincenzo Monti verso nord, ricomprendendo un buffer verso est e verso ovest;

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

la variante urbanistica prevede inoltre l'inserimento del tracciato nel Piano Operativo Comunale (POC) - tavola PO.5 - per la localizzazione dell'opera ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

gli elaborati sono comprensivi di Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato (elaborato 003), nella quale, mediante simulazione modellistica del traffico, è stata effettuata una valutazione comparata delle alternative considerate (denominate A, C', D, E) con stima dei gradi di efficienza in termini di decongestionamento della rete stradale nel quadrante a sud/est della città Reggio Emilia e di efficacia nel ridurre i flussi veicolari che attualmente attraversano i nuclei di Fogliano e Due Maestà lungo la Provinciale esistente (SP 467R);

in sintesi dall'analisi comparativa dei tracciati effettuata nello studio trasportistico emerge che l'alternativa A (assunta dal progetto definitivo) è quella più efficiente in termini di riduzione dei flussi sul tracciato storico della SP 467R, che nell'ora di punta del mattino si riducono mediamente del 55%; per quanto riguarda gli indicatori trasportistici complessivi, l'alternativa A è risultata la migliore garantendo la massima riduzione dei tempi di percorrenza;

il tracciato stradale ricade parzialmente all'interno del Sito della Rete Natura 2000, ZSC IT4030021 "Rio Rodano, fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo";

nell'ambito del procedimento unico di VIA è stata svolta la Valutazione di Incidenza ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente (DPR n. 120/2003, LR n. 7/2004, DGR n. 1191/2007, DGR n. 1147/2018); dallo Studio di incidenza (elaborato 058) si evince che, nel complesso, a seguito della realizzazione degli interventi, in riferimento sia alla fase di cantiere che alla fase di esercizio, è attesa un'incidenza negativa e significativa sulle aree Rete Natura 2000 coinvolte; nello Studio di incidenza sono individuate sia misure di mitigazione che misure di compensazione, queste ultime in applicazione delle indicazioni contenute all'interno della DGR n. 1191/2007 e di quanto richiesto dalle Linee Guida Ministeriali del 2019 sulla Valutazione di Incidenza;

il tracciato stradale interessa le fasce di 150 metri del rio Acqua Chiara, del torrente Rodano-torrente Lodola e del rio Lavachiello - rio di Fogliano (iscritti nell'elenco delle acque pubbliche di cui al RD n. 1775/1933), oggetto di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c) del D. Lgs 42/2004; nella frazione di Fogliano è inoltre presente la chiesa di San Colombano Abate, bene culturale *ope legis* ai sensi del D. Lgs 42/2004; negli elaborati si precisa che tale bene non risulta interessato dagli interventi in progetto; gli elaborati sono comprensivi di Relazione paesaggistica (elaborato 057) secondo quanto previsto dall'art. 146 del D.Lgs 42/2004;

il progetto prevede la realizzazione di opere a verde con funzione di inserimento e mitigazione ambientale e di opere a verde con funzione di compensazione ambientale, descritte in una Relazione (elaborato 059) e rappresentate in una Planimetria generale degli interventi di

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

inserimento paesaggistico e ambientale (elaborato 060); le opere a verde previste sono contestualmente richiamate e descritte nello Studio di incidenza e nella Relazione paesaggistica; a mitigazione degli effetti indotti, il progetto prevede una riqualificazione generale dell'ambito interessato attuata tramite la riproposizione di elementi e formazioni vegetazionali (filari, boschetti, fasce boscate, arbusteti, radure e prati, laghetti con formazioni riparie) tipici del contesto territoriale e paesaggistico e la previsione di sottopassi faunistici anche con funzione di connessioni ecologiche;

a compensazione delle incidenze rispetto al Sito Rete Natura 2000 il progetto prevede l'acquisizione di aree attualmente ad uso agricolo che verranno rinaturalizzate attraverso specifici interventi, al fine di favorire lo sviluppo di habitat naturali adeguati al contesto ecologico e ambientale e di rafforzare le connessioni ecologiche del territorio; la superficie interessata da tali opere è pari a circa 10,20 ettari;

il progetto prevede la realizzazione di opere idrauliche finalizzate alla risoluzione delle interferenze tra il reticolo idrografico superficiale esistente e il nuovo asse viario; tali opere sono illustrate nella Relazione idrologica idraulica - Gestione delle interferenze con il reticolo idrografico (elaborato 021);

per quanto riguarda la gestione delle acque provenienti dalla sede stradale, nella Relazione idrologica idraulica - drenaggio e gestione delle acque di piattaforma (elaborato 022), si evidenzia che a valle della rete di drenaggio delle acque di piattaforma sono stati previsti lungo il tracciato quattro impianti di prima pioggia che recapitano in altrettanti bacini di laminazione; gli impianti, previsti del tipo "sistemi di trattamento in continuo", trattano la sola frazione di prima pioggia e sono dotati di un pozzetto bypass posto a monte dell'impianto per la separazione delle acque di prima pioggia da quelle di seconda pioggia;

gli elaborati sono comprensivi di Relazione di compatibilità idraulica dell'intervento (elaborato 023), nella quale emerge che, con riferimento alla "Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti" del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, l'area d'intervento ricade nello scenario di pericolosità "P2 - M "Alluvioni poco frequenti - tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità" del Reticolo Secondario di Pianura; con riferimento alla "Mappa del rischio potenziale" l'area ricade per la quasi totalità in classe "R1 - rischio moderato o nullo" e marginalmente in classe "R2 - rischio medio";

le valutazioni di fattibilità idraulica sono state condotte secondo quanto previsto dal punto 5.2 della DGR n. 1300/2016 che tratta le prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni;

la fattibilità dell'intervento è stata quindi verificata al fine di assicurare la sicurezza idraulica dell'infrastruttura a fronte di eventi meteorici riferiti ad un tempo di ritorno pari a 200 anni e l'invarianza idraulica delle aree interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura stessa; per quanto riguarda la sicurezza idraulica si prevede la realizzazione della strada in sopraelevazione;

per quanto riguarda l'invarianza idraulica, negli elaborati si evidenzia che nella progettazione si è tenuto conto in particolare di due criteri:

- dare continuità ai corsi d'acqua principali e secondari mediante la realizzazione di attraversamenti idraulici in modo da non rendere il nuovo rilevato stradale un ostacolo al libero deflusso delle acque e mantenendo una buona regimazione idrografica dell'intera area;
- prevedere opere di mitigazione del rischio idraulico indotto dal nuovo asse viario mediante realizzazione di bacini di laminazione che consentono il deflusso controllato nei corsi d'acqua e nei fossi recettori;

la realizzazione del progetto comporta inoltre la risoluzione di interferenze con elementi presenti nel territorio riferibili a tre diverse tipologie: interferenze aeree (linee elettriche ad alta tensione, linee elettriche a media e bassa tensione, illuminazione pubblica e linee telefoniche), interferenze superficiali (linee ferroviarie, canali e fossi irrigui a cielo aperto) ed interferenze interrato (quali gasdotti, fognature, acquedotti, condotte di irrigazione a pressione, linee elettriche a media e bassa tensione e linee telefoniche); tra le interferenze presenti, negli elaborati si segnalano in particolare l'Oleodotto Militare Parma – Ravenna DN 6" e due elettrodotti Alta Tensione 132 kV gestiti da Terna;

con riferimento agli impianti di illuminazione pubblica, negli elaborati si precisa che il progetto impiantistico riguarda esclusivamente i nuovi svincoli di collegamento con la viabilità esistente, si tratta quindi dell'intersezione con la tangenziale sud - SP 114 e delle due nuove rotatorie per l'intersezione con Via Anna Frank (SP 66) e con Via Enrico Fermi (SP 467R), come riportato negli elaborati grafici di progetto (elaborato 080);

l'area di intervento ricade nella "Zona di protezione dall'inquinamento luminoso degli osservatori astronomici" rappresentata nella Tavola P2 del PTCP della Provincia di Reggio Emilia e disciplinata dall'art. 93 delle Norme del PTCP stesso; negli elaborati si evidenzia che il progetto illuminotecnico ha recepito gli accorgimenti necessari per la mitigazione delle emissioni luminose secondo quanto previsto dalla LR n. 19/2003 e dalla DGR n. 1732/2015;

gli elaborati sono comprensivi di Verifica preventiva dell'interesse archeologico (elaborato 066), nella quale sono illustrati gli esiti delle indagini archeologiche eseguite per il progetto in esame, effettuate secondo quanto indicato dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara nel parere

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

espresso in data 28/09/2020 ai sensi del D.lgs 50/2016; nella relazione si evidenzia che in corrispondenza di due punti di indagine i saggi archeologici hanno intercettato, rispettivamente a 1,30 e 1,50 metri di profondità, *“un paleosuolo con frustoli laterizi ascrivibile, per analogia con le conoscenze archeologiche del territorio, a tracce di frequentazione antica, ipoteticamente di età romana”*, mentre nei due sondaggi a carotaggio continuo *“è leggibile un suolo sepolto a maggiore profondità”*, rispettivamente a 1,95 e 2,80 metri dal piano campagna, *“la presenza di frustoli laterizi fa propendere, anche in questo caso del tutto ipoteticamente, all’età romana”*; nella relazione si evidenzia inoltre che nei punti sondati non sono presenti elementi strutturali o altri indizi che facciano supporre la presenza di tracce di insediamento antico;

nel Rapporto ambientale (elaborato 089) della Variante urbanistica - che come evidenziato prevede l'ampliamento del corridoio infrastrutturale a nord della tangenziale sud di Reggio Emilia e l'inserimento in POC del tracciato della strada in progetto - a fondamento di tutte le valutazioni ambientali relative all'infrastruttura in esame è contenuta l'analisi delle alternative di progetto, che riprende sostanzialmente i contenuti di dettaglio riportati nello Studio di impatto ambientale ed in particolare gli esiti della Valutazione delle alternative progettuali; infatti nello Studio di impatto ambientale (elaborato 091) redatto ai fini della Valutazione di impatto ambientale (VIA) del progetto, è contenuta una dettagliata Valutazione delle alternative progettuali (elaborato 099); sono inoltre contenuti elaborati relativi alla Documentazione di impatto acustico (elaborato 093) - con relativi allegati - ed alla Proposta di modifica della zonizzazione acustica comunale (elaborato 095);

in tale valutazione delle alternative - considerate sulla base di valutazioni trasportistiche, ambientali e sanitarie e da cui emerge l'ipotesi “A” prescelta quale soluzione di riferimento per la progettazione definitiva del tracciato della tangenziale in esame - viene innanzitutto ripresa, in sintesi, l'analisi multicriteria sviluppata nel 2013-2014 nell'ambito del processo partecipativo promosso dal Comune di Reggio Emilia (la cui relazione conclusiva è riportata nell'Allegato 2 dello Studio di impatto ambientale del progetto), che ha considerato cinque diverse ipotesi di tracciato (denominate A, B, C, D, E) e da cui è emerso che, sulla base dei criteri scelti e della metodologia di analisi adottata, la soluzione “A” è risultata preferibile rispetto alle altre ipotesi alternative; tale soluzione ha costituito di fatto il riferimento di tracciato per la progettazione definitiva della nuova infrastruttura;

nell'ambito della procedura in corso è stata sviluppata una più aggiornata ed approfondita valutazione delle alternative di progetto, con varie ipotesi di tracciato che, oltre alla soluzione “A” di riferimento per il progetto, riprendono in parte quelle proposte nella fase di partecipazione condotta dal Comune di Reggio Emilia; per ognuna delle ipotesi di tracciato (denominate A, C', D, E) è stata considerata la relativa possibile soluzione progettuale per il nodo di connessione fra la

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

infrastruttura in progetto e la Tangenziale sud di Reggio Emilia oltre che la necessità di realizzare eventuali opere di scavalco della linea ferroviaria e dei corsi d'acqua interferiti;

le alternative progettuali sono state messe a confronto e valutate oltre che rispetto a mobilità e traffico anche rispetto alle componenti ambientali e/o sanitarie ed in particolare: inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, disturbo da vibrazioni e incidentalità, verde/paesaggio ed ecosistemi;

con riferimento a mobilità e traffico l'analisi è stata sviluppata nell'ambito della Valutazione trasportistica sopra richiamata (elaborato 003), nella quale, ai fini della valutazione dell'analisi comparativa delle alternative di tracciato, oltre agli scenari relativi alle diverse alternative di progetto (A, C', D, E), sono stati considerati sia lo stato di fatto che lo scenario tendenziale in assenza degli interventi infrastrutturali previsti dal progetto, con flussi di traffico riferiti all'orizzonte temporale futuro utilizzato per l'analisi delle varianti di tracciato;

relativamente al tema della qualità dell'aria la valutazione delle alternative di progetto è stata fatta, per tutti gli scenari considerati, sia confrontando le emissioni complessive di inquinanti (NOx, PM10 e PM2,5) della rete stradale dell'ambito di studio e le sole emissioni dell'attuale SP 467R, sia calcolando la popolazione esposta;

sulla base delle analisi effettuate e delle valutazioni effettuate, anche considerando i dati relativi alla percentuale di popolazione esposta ai diversi inquinanti (suddivisa per classe di emissione) per lo scenario tendenziale e le alternative di progetto, in conclusione viene evidenziato come l'ipotesi di tracciato "A" risulti la migliore sia in termini di emissioni complessive nell'ambito di studio, sia come emissioni derivanti dall'attuale SP 467R, sia come popolazione esposta agli inquinanti atmosferici;

per quanto riguarda l'inquinamento acustico, tramite software di simulazione, per le varie alternative di tracciato sono stati confrontati tra loro i livelli sonori in corrispondenza dei diversi edifici (ricettori) e la popolazione esposta a determinati livelli di rumore, individuando due soglie di esposizione: 50 dB(A) diurni e 40 dB(A) notturni; il tracciato E è quello rispetto al quale risulta che la popolazione esposta a livelli sonori inferiori ai 50 dB(A) è maggiore rispetto agli altri scenari alternativi, seguito dall'A e dal D, mentre per il tracciato C' si hanno dei peggioramenti rispetto allo scenario tendenziale;

con riferimento al disturbo da vibrazioni, dalle valutazioni emerge che gli impatti previsti potranno verificarsi solo nelle fasi di cantiere, con lavorazioni di durata limitata esclusivamente diurne;

rispetto all'incidentalità, il tracciato "A" di progetto, che riduce in modo più consistente rispetto agli altri i flussi di traffico sulla SP 467R, emerge come la soluzione preferibile;

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

per quanto riguarda infine verde/paesaggio ed ecosistemi l'analisi è stata svolta analizzando le sensibilità del territorio rispetto ai vincoli ed alle tutele esistenti sulle aree interessate dalle alternative progettuali, derivanti dagli strumenti urbanistici e territoriali vigenti e dal sistema Rete Natura 2000 per quanto riguarda gli habitat tutelati;

oltre all'analisi delle alternative di progetto, le valutazioni ambientali relative all'infrastruttura in esame contengono valutazioni specifiche rispetto al tracciato prescelto assunto nel progetto definitivo (tracciato A), di cui si prevede l'inserimento in POC;

nel Rapporto ambientale sono infatti contenute valutazioni rispetto agli effetti derivanti dalla realizzazione dell'opera attesi sulle componenti ambientali aria, rumore, suolo, sottosuolo, acque superficiali e acque sotterranee, verde, paesaggio ed ecosistemi; tali valutazioni sono sostanzialmente supportate da rimandi alle elaborazioni svolte nell'ambito dello Studio di impatto ambientale per la VIA del progetto;

con riferimento agli effetti della realizzazione dell'opera (tracciato A) sulla qualità dell'aria, per quanto riguarda le emissioni di NOx, PM10 e PM2.5, nel Rapporto ambientale si evidenzia che nel complesso l'intervento in esame non comporta specifiche criticità dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, apportando invece un contributo al miglioramento della situazione esistente a seguito dell'alleggerimento del traffico di attraversamento nelle frazioni di Fogliano e Due Maestà;

nel Rapporto si evidenzia inoltre che, anche tenuto conto dell'interferenza del tracciato con ambiti territoriali sensibili (in particolare il Sito Rete Natura 2000), il progetto prevede la realizzazione di fasce di mitigazione ambientale e paesaggistica e aree di compensazione con effetti positivi anche sulla qualità dell'aria; nello specifico si prevede la realizzazione di circa 25 ettari complessivi di aree verdi delle quali circa 10 ettari, come sopra specificato, destinati a compensazione ambientale e naturalistica;

per quanto riguarda le aree di cantiere, negli elaborati si precisa che saranno adottate tutte le misure finalizzate a limitare quanto più possibile la diffusione di polveri, soprattutto in riferimento al contenimento delle polveri nei trattamenti a calce;

per quanto riguarda l'inquinamento acustico, nel Rapporto ambientale sono ripresi in sintesi i contenuti della Documentazione di impatto acustico (elaborato 093); per l'analisi dell'impatto acustico è stata svolta la caratterizzazione delle sorgenti sonore presenti nell'area di indagine mediante indagine acustica strumentale e contemporanea esecuzione di rilievi di traffico (sia per quanto attiene il rumore stradale che quello ferroviario); sono state poi effettuate simulazioni modellistiche al fine di stimare i livelli acustici presso ricettori prescelti rappresentati da strutture sensibili, fabbricati residenziali e aree di futura edificazione; le simulazioni modellistiche hanno riguardato tre diversi scenari: lo stato attuale *ante operam*, lo scenario futuro tendenziale (in

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

assenza di interventi) e lo scenario futuro di progetto (nel quale viene assunta l'ipotesi di tracciato A); nel Rapporto si evidenzia che le analisi acustiche svolte sono basate sulla stima dei flussi di traffico, sia sulla rete esistente che di progetto, elaborata nell'ambito dello studio trasportistico (Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato, elaborato 003);

sulla base degli esiti delle simulazioni effettuate nel Rapporto si evidenzia come a livello previsionale nello scenario di progetto (tracciato A) alcune situazioni di criticità acustica presenti allo stato attuale sarebbero eliminate a seguito dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura, alcune ridotte, mentre altre rimarranno sostanzialmente invariate; tale assetto acustico futuro è motivato in gran parte dall'alleggerimento dei flussi di traffico sulla SP 467R, che percorreranno in alternativa la nuova infrastruttura stradale, la quale attraversa un territorio meno urbanizzato e con minore presenza di ricettori sensibili;

in conclusione, nel Rapporto si sottolinea che, a seguito delle analisi e valutazioni condotte rispetto alla situazione acustica attuale e futura, emerge che la realizzazione della variante stradale alla SP 467R porta ad un miglioramento del clima acustico in corrispondenza degli abitati di Fogliano e Due Maestà, con un innalzamento dei livelli sonori in corrispondenza degli edifici che risultano prossimi al nuovo asse stradale, pur non registrandosi, sulla base degli studi previsionali svolti dal proponente, dei superamenti rispetto ai livelli di legge;

le valutazioni previsionali di dettaglio in tema di inquinamento acustico connesso alla realizzazione del progetto della nuova infrastruttura sono comunque svolte all'interno della VIA del progetto, che rientra nell'ambito del Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D. Lgs n. 152/2006 e della LR n. 4/2018 ;

per quanto riguarda le fasi di cantiere, negli elaborati si precisa che, preliminarmente all'avvio dei lavori, sarà valutata l'eventuale necessità di richiedere deroga ai limiti acustici per le lavorazioni di durata più prolungata;

come sopra richiamato, negli elaborati è contenuta la Proposta di modifica della zonizzazione acustica comunale (ZAC) vigente (elaborato 095);

si prevede la modifica della tavola "Z4 Sud Classificazione Acustica" con il passaggio, in corrispondenza del nuovo tracciato in progetto, dalla Classe III acustica attribuita al territorio agricolo alla Classe IV "aree di intensa attività umana", in quanto in questa classificazione rientrano le aree in prossimità delle strade di grande comunicazione, per una fascia di 50 metri per lato rispetto al margine stradale; al contempo viceversa si prevede di eliminare la Classe IV "di progetto" dal tracciato stradale riportato indicativamente nel PSC vigente, sostituendola con quella prevista nelle porzioni di territorio adiacenti o nelle relative Unità Territoriali Omogenee di progetto; nella proposta di modifica della zonizzazione acustica sono rappresentate anche le fasce di pertinenza acustica della nuova strada previste dal DPR 142/2004;

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

rispetto al suolo e sottosuolo si prevedono interferenze poco significative riconducibili alla fase di cantiere, anche in considerazione dei presidi adottati per le aree di cantiere, della limitata profondità di escavazione in corrispondenza del tracciato (scotico del piano campagna esistente per uno spessore di 30cm) e delle modalità previste per la realizzazione delle fondazioni in corrispondenza dell'opera di scavalco della Tangenziale sud di Reggio Emilia e del ponte sul Rio Lavacchiello;

in tema di acque superficiali e sotterranee, nel Rapporto ambientale si evidenzia che le attività che potenzialmente possono determinare i maggiori effetti sono l'approntamento ed esercizio delle aree di cantiere e la realizzazione della infrastruttura stradale con nuove superfici impermeabilizzate di alcuni ettari; come sopra richiamato, la realizzazione della nuova tangenziale comporterà interferenze con diversi corsi d'acqua, che saranno risolte con differenti modalità, anche in funzione della tipologia e valenza dei corsi d'acqua stessi;

per quanto riguarda le aree di cantiere, nel Rapporto si precisa che se necessario sarà prodotta la documentazione volta a dimostrare la corretta gestione di tali aree nel rispetto di quanto stabilito dalla DGR 286/05 e dalla DGR 1860/06 sulla base di quanto previsto nello specifico dall'appaltatore;

relativamente alla fase di esercizio dell'opera, nel Rapporto ambientale si rimanda ai contenuti degli elaborati inerenti il trattamento delle acque di piattaforma e la risoluzione delle interferenze con il reticolo superficiale, del progetto definitivo, sopra richiamati (elaborato 022);

per quanto riguarda gli aspetti ecosistemici e le reti ecologiche, in merito alle interferenze con il Sito Natura 2000, nell'ambito del procedimento unico di VIA (PAUR) è stata svolta la Valutazione di Incidenza ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente (DPR n. 120/2003, LR n. 7/2004, DGR n. 1191/2007, DGR n. 1147/2018), come già sopra richiamato;

oltre a ciò nel Rapporto si richiama la previsione di compensare le aree del Sito interessate dal nuovo tracciato stradale con aree rinaturalizzate di estensione pari ad oltre 10 ettari con formazioni e associazioni vegetali diversificate;

sono inoltre richiamate le opere di mitigazione e di compensazione previste dal progetto che riguardano gli interventi a verde lungo il tracciato, posti per la gran parte tra la nuova strada e la ferrovia e, per una porzione, estesi ad est tra la ferrovia ed il canale di Secchia; tali opere prevedono la realizzazione di aree boscate, formazioni arboree arbustive, habitat umidi, praterie, boschetti, fasce boscate e macchie; la creazione di sottopassi faunistici per ridurre la frammentazione ecologica; il superamento di fossi o canali evitando la cementificazione del letto del corso d'acqua utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica come la realizzazione di canalette in legno e/o pietrame; la sistemazione del verde e con siepi arbustive dei rilevati stradali; sono previsti inoltre adeguati accorgimenti di mitigazione per i potenziali impatti legati alla fase di cantiere;

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

il Rapporto ambientale contiene infine la verifica di coerenza con le strategie e le linee d'azione previste dal PSC, considerando in particolare l'Azione n. 8 "Sistema della mobilità", che comprende anche l'intervento in progetto;

nel Rapporto viene riportata una matrice - ripresa dalla Valsat del PSC - che presenta nelle righe le componenti ambientali direttamente o indirettamente interferite dalle trasformazioni previste dal PSC e nelle colonne le linee d'azione del PSC stesso; per l'Azione n. 8, relativa alla mobilità, sono stati rilevati effetti rispetto alle matrici suolo e biodiversità, rispetto alle quali gli interventi sono sostenibili purché siano implementate azioni di mitigazione e compensazione ambientale.

Visti gli allegati pareri e i contributi acquisiti nell'ambito del PAUR, relativi sia agli aspetti urbanistici che al progetto:

Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Prevenzione ambientale Ovest, Servizio territoriale di Reggio Emilia, Distretto di Reggio Emilia, prot. n. PG/2022/44360 del 16/03/2022;

considerato che la variante agli strumenti urbanistici comunali comprensiva di Valsat è svolta nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 - che comprende anche il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) - nel prendere atto di quanto contenuto negli elaborati di variante, si esprime parere favorevole in riferimento alle valutazioni svolte a livello urbanistico, a condizione che la zonizzazione acustica sia aggiornata e resa coerente con la riduzione dell'area di espansione residenziale oggetto di variante in diminuzione, fermo restando che verrà successivamente redatto un contributo relativo alla valutazione ambientale (VIA) del progetto della "Tangenziale di Fogliano - Due Maestà"; per le valutazioni di progetto definitivo relative alle varie componenti ambientali e si rimanda pertanto la valutazione ambientale a tale successivo documento, che conterrà anche specifiche condizioni e misure di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali negativi, oltre a eventuali indicazioni per il monitoraggio;

Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia, Dipartimento di Sanità Pubblica, Servizio Igiene e Sanità Pubblica, prot. n. 2022/0033342 del 10/03/2022; nel parere si esprimono le seguenti valutazioni:

"OPERE DI MITIGAZIONE COMPENSAZIONE

1. l'analisi ambientale e dell'impatto sulla salute svolta nello Studio di Impatto Ambientale (SIA), ha ricostruito il quadro di riferimento esistente, facendo emergere gli aspetti più caratterizzanti dell'impatto del traffico sulla popolazione residente le due frazioni; le analisi condotte nel SIA hanno permesso di stimare i principali effetti che possono verificarsi sulla salute e sull'ambiente a seguito

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

della realizzazione del progetto in esame, stimando una riduzione significativa della popolazione esposta ai maggiori fattori di rischio.

La realizzazione della tangenziale comporta una riqualificazione dell'asse SP 467R (via E. Fermi) in un asse portante della mobilità dolce (super ciclabile), pertanto l'Amministrazione Comunale dovrà attuare una serie di misure (segnaletica stradale, spartitraffico, realizzazione di piste ciclopedonali ecc.) tali da disincentivare l'utilizzo da parte sia dei veicoli leggeri che di quelli pesanti del tratto della SP 467R passante per i centri abitati e contestualmente incentivare la mobilità ciclo-pedonale, per favorire la riduzione del traffico e promuovere la mobilità dolce favorendo l'adozione di stili di vita più sani.

2. Nelle opere di mitigazione e compensazione il progetto del verde è l'occasione di rinaturalizzare un ambito fortemente antropizzato. Considerata l'importanza di garantire interventi di compensazione in territori come il nostro, caratterizzati da situazioni di criticità ambientali, si ritiene auspicabile che la scelta delle essenze erbacee, arboree e arbustive da piantumare, sia orientata a tipologie autoctone poco idroesigenti, che abbiano una spiccata capacità di captazione delle sostanze inquinanti, che abbiano un'elevata capacità di adattamento e sopravvivenza nel contesto bio-climatico che attualmente caratterizza il nostro territorio senza la necessità di eccessivi trattamenti fitosanitari. Si richiede poi di utilizzare per la piantumazione esemplari adulti in modo che la mitigazione sia attiva nell'immediato. Per la scelta delle essenze da piantumare, si consiglia di far riferimento alle ricerche condotte dal CNR-IBE (www.vivam.it).

3. È prevista la realizzazione di quattro bacini di laminazione, quelli collocati più a sud in continuità con le aree destinate alla compensazione potranno contribuire anche alla rinaturalizzazione in particolare per quanto riguarda la fauna. Permane per tutti la necessità di garantire che la rete acque bianche sia realizzata in modo da non comportare fenomeni di sovraccarico sugli invasi di laminazione e il corretto deflusso impedendo rigurgiti e/o inversioni di flusso.

Allo scopo di prevenire la riproduzione di insetti vettori di patologie trasmissibili, si dovranno evitare ristagni d'acqua e garantire sempre il rapido svuotamento nella rete scolante (entro le 72 ore). È necessario, infine, che la zona dell'invaso di laminazione sia resa inaccessibile alle persone mediante idonea recinzione.

SICUREZZA STRADALE

Considerata la presenza di elevati flussi di traffico, il progetto prevede la realizzazione di tre rotatorie. Di queste, la rotatoria R2 collocata in corrispondenza della viabilità esistente di Via Anna Frank (SP 66) e la rotatoria R3 che consente alla viabilità di progetto di ricongiungersi con la Strada Provinciale 467R via Fermi dovranno essere progettate in modo tale da garantire gli attraversamenti in sicurezza da parte dell'utenza debole (ciclisti e pedoni) con la previsione di corsie privilegiate (e relativa segnaletica) come indicato nelle "Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale" approvato con la D.G.R. 691/2019.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

LA RICHIESTA DI MATERIALI INERTI

Nella relazione sulla cantierizzazione della Tangenziale vengono indicati i siti di cava per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione dell'intero manufatto facendo riferimento agli strumenti di pianificazione della Provincia di Reggio Emilia in particolare al PIAE 2017 per alcune cave e al PIAE 2002 per altre.

Indicativamente le sopracitate cave distano mediamente dal cantiere circa 25 Km, dovrà essere posta particolare attenzione durante i trasferimenti prevedendo modalità operative adeguate e la copertura dei cassoni dei mezzi di trasporto con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il passaggio nei pressi e/o nei centri abitati che si trovano lungo il tragitto.

MONITORAGGIO

Il monitoraggio rappresenta l'insieme di azioni che consentono di verificare, attraverso la rilevazione di determinati parametri biologici, chimici e fisici, gli impatti ambientali significativi generati dall'opera nelle fasi di realizzazione e di esercizio. Pertanto il Piano di Monitoraggio ambientale deve garantire la piena coerenza con i contenuti del SIA, relativamente alla caratterizzazione dello stato dell'ambiente nello scenario ante operam e alle previsioni degli impatti ambientali significativi connessi con l'attuazione del progetto (in corso d'opera e post operam).

Qualora durante la campagna di monitoraggio ambientale dovessero emergere dati discordanti rispetto a quanto predisposto nel SIA dovranno essere individuati e attuati tutti gli interventi necessari atti a ripristinare le condizioni ambientali previste nel SIA.

CAMPO BASE - AREE DI CANTIERE

Vista la previsione di realizzare un campo Base e due cantieri operativi relativamente allo smaltimento dei reflui, viene dichiarato: "si ritiene che la scelta delle modalità di gestione delle acque reflue domestiche e degli eventuali impianti di raccolta/trattamento, pur nel rispetto di tutte le norme igieniche ed ambientali, sia un magistero dell'Appaltatore". Ad oggi si può ipotizzare che, stante i quantitativi ridotti di reflui domestici prodotti dal cantiere, questi possano essere gestiti attraverso vasca di raccolta posizionata nel campo base ed espurgo mediante autocisterna a cadenza settimanale. Nei cantieri operativi e lungo le aree di lavoro saranno posizionati wc chimici. Le aree di cantiere, in particolare la zona mensa, le docce e gli spogliatoi dovranno essere dotate di acqua potabile ed i campi base dovranno essere realizzati in conformità ai requisiti indicati nelle note interregionali inerenti le grandi opere (Vedi punto sicurezza dei cantieri).

Il cantiere stradale si configura come un ambiente lavorativo particolare per la consistenza delle opere, occorre pertanto osservare al dettaglio tutti gli obblighi di legge. Il cantiere stradale è sottoposto a tutte le indicazioni previste dal Testo unico sulla sicurezza sul lavoro in particolare dagli articoli 18, 19, 20 che riguardano gli obblighi del committente, del datore di lavoro, del preposto, dei lavoratori e delle imprese affidatarie. Tutto nel cantiere stradale deve essere programmato e previsto onde evitare incidenti sul lavoro e malattie professionali derivanti da:

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

movimentazione manuale dei carichi, rumore, vibrazioni, sostanze pericolose, polveri ecc... Quindi particolare attenzione dovrà essere posta oltre alla redazione dei documenti previsti dalla normativa, anche alla formazione degli operatori ed alla continua vigilanza da parte dei capocantiere sull'adeguato svolgimento dell'attività da parte dei lavoratori.

Durante la realizzazione dell'opera dovranno essere applicate le Note Interregionali emanate dalle Regioni Toscana e Emilia Romagna nell'ambito della sicurezza nelle grandi opere”;

Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, prot. n. 16540 del 25/03/2022, acquisito agli atti al prot. n. PG/2022/0050178 del 25/03/2022; parere favorevole e contestuale rilascio del Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 a specifiche condizioni riguardanti il Nulla Osta idraulico stesso;

Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, prot. n. 2022U0005504 del 16/03/2022; parere favorevole in merito alla compatibilità idraulica-ambientale degli interventi in progetto rispetto al reticolo idraulico e ai manufatti in gestione al Consorzio e parere positivo in merito alla compatibilità idraulica specifica per il rischio alluvioni di cui alla DGR 1300/2016 inerente il reticolo secondario di pianura in gestione al Consorzio. Nel parere si precisa che seguirà, all'interno del procedimento di PAUR, l'emissione della Concessione per le opere di cui al RD 368/1904 dove saranno indicate eventuali prescrizioni di dettaglio necessarie per l'autorizzazione di ciascuna interferenza diretta con la rete consortile;

Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 5403 del 02/03/2022; parere favorevole con prescrizioni espresso in riferimento agli aspetti di tutela archeologica; nel parere si richiede *“il controllo archeologico continuativo in corso d'opera nel tratto della Tangenziale posto tra i sondaggi S3 ed S4 [effettuati durante la verifica archeologica preliminare], durante gli scavi per la posa degli scatolari dei tombini idraulici in progetto e delle pile del ponte del sottopasso ferroviario (...)”*;

Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 6525 del 14/03/2022; parere favorevole espresso in riferimento agli aspetti di tutela paesaggistica. Nel parere sono richiamati e fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale a norma dell'art. 146 c. 7 del D.Lgs 42/2004, in conseguenza dei quali la Soprintendenza si riserva di modificare eventualmente il parere stesso;

Ferrovie Emilia-Romagna, prot. n. 1085 del 25/02/2022; parere favorevole con prescrizioni espresso in riferimento alle opere in progetto previste all'interno della fascia di rispetto ferroviaria e pertanto assoggettate alla disciplina del DPR 753/80, la cui realizzazione necessita di deroga

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

secondo quanto previsto dall'art. 60 dello stesso DPR; nel parere FER rilascia il proprio *“assenso in linea tecnica ai fini della sicurezza”* alla realizzazione del progetto;

Regione Emilia-Romagna, Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile, prot. n. 213165 del 01/03/2022; trasmissione della determinazione dirigenziale n. 3674 del 01/03/2022, con la quale si autorizza la realizzazione delle opere da eseguire in fascia di rispetto ferroviaria ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80;

Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord- Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze, prot. n. 9741 del 04/02/2021; nel parere si segnala che l'area interessata dagli interventi in progetto è attraversata dagli elettrodotti di competenza Terna in Alta Tensione 132 kV denominati Reggio Sud-Rubiera n. 23104E1 e Reggio Sud-Rubiera n. 23660B1; richiamata la necessità di rispettare la normativa vigente in materia di elettrodotti, nel parere si precisa che il progetto definitivo delle opere e degli interventi previsti dovrà essere redatto tenendo conto di specifiche condizioni e prescrizioni richiamate nel parere stesso;

Snam Rete Gas spa, Centro di Reggio Emilia, prot. n. 289 del 04/01/2021; nota in cui si comunica che le opere ed i lavori in progetto non interferiscono con impianti di proprietà di Snam Rete Gas.

Vista inoltre:

la Determinazione Dirigenziale n. 100 del 10/01/2022, ad oggetto “Approvazione della Valutazione di Incidenza della Tangenziale di Fogliano in Comune di Reggio Emilia” da parte della Regione Emilia-Romagna, Servizio aree protette, foreste e sviluppo della montagna, Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente;

la nota del Ministero per la Transizione Ecologica (Direzione Generale Patrimonio naturalistico e Mare) trasmessa in data 04/03/2022 alla Commissione Europea - DG ENV. D3 Nature Conservation ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”, ad oggetto “Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in Comune di Reggio Emilia. Trasmissione delle informazioni ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”. ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”;

la nota della Regione Emilia-Romagna, prot. n. 264292 del 15/03/2022, in atti Arpae al prot. n. PG/2022/43148 del 15/03/2022, con cui è stata trasmessa la documentazione inerente la

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

Valutazione di incidenza del “Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in Comune di Reggio Emilia”, inviata per conoscenza alla Regione Emilia-Romagna dal Ministero per la Transizione Ecologica (Direzione Generale Patrimonio naturalistico e Mare) e dallo stesso trasmessa alla Commissione Europea - DG ENV. D3 Nature Conservation ai sensi dell’articolo 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”;

la documentazione trasmessa dalla Regione Emilia-Romagna in data 15/03/2022 è comprensiva di n. 6 allegati:

- Allegato 1: *Form for submission of information to the European Commission according to Art. 6(4) of the Habitats Directive*;
- Allegato 2: Regione Emilia-Romagna, Servizio aree protette, foreste e sviluppo della montagna, Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente, Determinazione Dirigenziale n. 100 del 10/01/2022, ad oggetto “Approvazione della Valutazione di Incidenza della Tangenziale di Fogliano in Comune di Reggio Emilia”;
- Allegato 3: “Studio di incidenza” relativo al “Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in Comune di Reggio Emilia”;
- Allegato 4: “Studio di impatto ambientale (SIA), Sintesi non tecnica” relativa al “Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in Comune di Reggio Emilia”;
- Allegato 5: Regione Emilia-Romagna, Delibera di Giunta Regionale n. 2006 del 29/11/2021 ad oggetto “Proposta di ampliamento della ZSC IT4030021 ‘Rio Rodano, Fontanili Di Fogliano E Ariolo e Oasi di Marmiolo’”;
- Allegato 6: Ministero della Transizione Ecologica, Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare, lettera ad oggetto “Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano - Località Due Maestà in Comune di Reggio Emilia. Trasmissione delle informazioni ai sensi dell’articolo 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”. ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo” inviata in data 04/03/2022 alla Commissione Europea DG ENV. D3 Nature Conservation e per conoscenza alla Regione Emilia-Romagna, Servizio aree protette foreste e sviluppo della montagna ed alla Provincia di Reggio Emilia, Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile, Patrimonio ed Edilizia.

Dato atto che:

nella sopra richiamata lettera inviata in data 04/03/2022 dal Ministero della Transizione Ecologica alla Commissione Europea DG ENV. D3 Nature Conservation si riporta quanto segue:

“Con riferimento ai processi di notifica previsti dall’art. 6, paragrafo 4, parte prima, della Direttiva 92/43/CEE, si trasmette per informazione a codesta Commissione europea la documentazione

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

relativa alle Misure di Compensazione adottate a seguito dell'incidenza negativa che sarà generata dal "Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano – Località Due Maestà in comune di Reggio Emilia", ubicato nella Emilia Romagna, all'interno del sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo".

La Regione Emilia Romagna, con comunicazione 11/01/2022.0013591, ha trasmesso alla scrivente Direzione Generale la proposta di "Formulario per la trasmissione di informazioni alla Commissione europea ai sensi dell'art. 6, paragrafo 4", poi integrata nella versione definitiva con comunicazione n. 0186811 del 24/02/2022.

La Regione, esercitando una attività di coordinamento e verifica sulle gestione dei siti Natura 2000, in attuazione del D.P.R. 357/97 ed in ottemperanza a quanto prescritto dalle Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (GU n. 303 del 28.12.2019), con la trasmissione della suddetta proposta a questo Ministero ha assunto diretta responsabilità in merito all'attivazione della procedura di attuazione delle Misure di Compensazione avendo verificato la sussistenza di tutti i requisiti previsti dall'articolo 6, paragrafo 4.

L'infrastruttura di progetto di lunghezza pari a 3,1 km attraversa un'area agricola e periurbana, sarà realizzata in parziale affiancamento ad una esistente linea ferroviaria ed interseca in due tratti il sito Natura 2000 - ZSC IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo".

Il progetto è stato assoggettato a procedura integrata VIA-VInCA di competenza regionale, ai sensi dell'articolo 10, comma 3, del D.lgs. 152/06 e s.m.i Il parere endoprocedimentale di VInCA, rilasciato dalla Regione Emilia Romagna ed integrato nella procedura di VIA, è stato reso con DETERMINAZIONE Num. 100 del 10/01/2022 recante "APPROVAZIONE DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DELLA TANGENZIALE DI FOGLIANO IN COMUNE DI REGGIO EMILIA". Nel citato parere, concluso con esito negativo significativo sono state previste mitigazioni e compensazioni.

Da quanto appurato dai documenti tecnici presentati risulta che il progetto della nuova tangenziale di Fogliano non interessa direttamente habitat di interesse comunitario cartografati e riportati nello Standard Data Form del sito Natura 2000. L'asse viario e le opere connesse occuperanno prevalentemente suolo ad uso agricolo.

Il tracciato dell'infrastruttura risulta tuttavia prossimo ad un rilievo puntuale dell'habitat 3150 – Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition interferendo indirettamente sulla qualità dell'area, e all'interno del suolo agricolo sopra richiamato, utilizzerà porzioni marginali di terreni agricoli condotti a prato polifita per la produzione di fieno, per una superficie di 6.789 m2, riconducibili quale evoluzione potenziale all'habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

altitudine (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis). Tali potenziali habitat sono stati individuati dal proponente a seguito delle opportune indagini di campo.

Il consumo di suolo agricolo, quale potenziale habitat ed habitat di specie, all'interno della ZSC è stimato in circa 5 ha.

La realizzazione dell'opera comporterà inoltre una incidenza negativa rispetto alla fauna presente nell'area, introducendo un elemento addizionale di frammentazione, in affiancamento alla linea ferroviaria già esistente, nonché fattori di perturbazione e disturbo. L'opera separerà le aree ad est del corpo principale del Sito. Tali aree sono caratterizzate principalmente da appezzamenti agricoli a coltivazione meccanizzata, nonché da piccole porzioni prative presenti tra tracciato ferroviario e stradale, e risultano prive di elementi di particolare interesse ecologico.

A fronte delle interferenze negative rilevate sono state individuate opportune misure di mitigazione, volte a ridurre la perturbazione ed il disturbo delle specie, nonché previste opere di inserimento paesaggistico, passaggi ecologici, green way, creazione di aree umide nonché il ripristino completo delle aree di cantiere.

L'area interessata dalle misure di mitigazione è pari a 13,70 ettari, di queste superfici 0,99 ettari saranno destinate al potenziamento, attraverso accurata gestione, di prati polifiti potenzialmente riconducibili all'habitat cod. 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis).

È stato altresì previsto un appropriato Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), con approfondimento su habitat e specie di direttiva.

La valutazione delle soluzioni alternative è descritta nel Form art. 6.4 ed è stata condotta attraverso un percorso partecipato. La valutazione ha tenuto conto degli aspetti ambientali ma anche funzionali dell'opera, in particolare la praticabilità ed efficacia del punto di vista trasportistico.

Per quanto attiene l'opzione zero, la Regione ha valutato che "... si ritiene che il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa".

Per quanto riguarda i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico la Regione fa riferimento a "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi sociali e di natura economica", nonché a motivazioni connesse alla "sicurezza pubblica".

Viene specificato che le motivazioni che spingono alla realizzazione degli interventi di progetto sono legate principalmente alla sicurezza pubblica, in quanto la strada provinciale SP 467R è la principale arteria che collega la città di Reggio Emilia con il Distretto ceramico di Casalgrande e

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aore@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

che “....Il volume di traffico attuale non è più compatibile con la presenza dei centri abitati che la viabilità ordinaria attualmente attraversa”.

La Regione, sulla base degli atti dei Comuni interessati e della Provincia di Reggio Emilia, dichiara che l'opera rientra nel quadro delle azioni rivolte alla risoluzione della problematica connessa all' “...incompatibilità del traffico veicolare con la vita della frazione, in termini di sicurezza degli attraversamenti, qualità dell'aria, inquinamento acustico, frammentazione del territorio”. L'intervento è stato inserito nel 2016 tra quelli finanziabili dal CIPE nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020, di competenza dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda le Misure di Compensazione, queste attengono alla:

- 1. Ricostruzione di habitat interferiti (nel caso in esame, prati stabili “assimilabili” all'habitat cod. 6510):*
- 2. Rinaturalizzazione di aree attualmente agricole;*
- 3. Ampliamento del Sito ZSC IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo”.*

Le Misure di Compensazione 1) e 2) verranno attuate mediante l'acquisizione di terreni, attualmente ad uso agricolo, in parte destinati alla realizzazione di prati stabili. La Misura 1) ha la finalità di compensare la perdita di 6.789 m² prato polifita potenzialmente assimilabile all'habitat cod. 6510 e direttamente interessato dal tracciato dell'infrastruttura. La Misura 2), nell'ottica della diversificazione ambientale è destinata alla realizzazione di interventi di rinaturalizzazione delle aree attualmente agricole con piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate, con la funzione di creare nuovi potenziali nicchie ed habitat di specie.

*Con la citata Misura 1) è prevista in particolare la ricostituzione/creazione di superfici classificabili come habitat cod. 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), per una superficie complessiva pari a 1,4 ettari a fronte del 0,68 ettari sottratti (6.789 m²).*

La superficie complessiva acquistata dal proponente e destinata all'intervento di rinaturalizzazione per le misure di compensazione 1) e 2) è di circa 10,20 ettari.

Le Misure di Compensazione interesseranno 4 aree così come individuate nel Form art.6.4. L'unica area esterna al sito era l'area (4) - Area Sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia, inclusa a seguito dell'attuazione della Misura di Compensazione 3).

Tale area (4) Area Sud - tra Rio Lodola, Rio Rodano e Canale di Secchia, è stata infatti annessa al Sito IT4030021, mediante l'ampliamento dello stesso con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2006/21 del 29.11.2021, con la quale la Regione Emilia-Romagna ha provveduto alla

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

riperimetrazione del suddetto sito Natura 2000 per una superficie pari a 3 ettari al fine di ricomprendere nel medesimo l'area oggetto di interventi di ricostituzione dell'habitat cod. 6510. Detto ampliamento del sito è stato già notificato a codesta Commissione tramite l'inserimento in EIONET.

In totale, le aree complessivamente acquistate dal proponente, per l'attuazione degli interventi di mitigazione e compensazione e degli interventi di rinaturalizzazione delle aree, hanno una superficie di 24 ettari".

Dato inoltre atto che:

con la sopra richiamata Determinazione Dirigenziale n. 100 del 10/01/2022, la Regione Emilia-Romagna, Servizio aree protette, foreste e sviluppo della montagna, Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente, ha approvato *"la Valutazione di Incidenza del Progetto di realizzazione della tangenziale di Fogliano, in località Due Maestà, ricadente nel comune di Reggio Emilia"*;

l'Allegato 1) alla Determinazione Dirigenziale n. 100 del 10/01/2022 contiene la *"Valutazione di incidenza (Vinca) del Progetto di realizzazione della Tangenziale di Fogliano in Comune di Reggio Emilia"*;

nella Valutazione di incidenza si conclude che *"Dall'analisi delle interferenze tra l'infrastruttura in progetto e gli habitat e le specie animali e vegetali presenti nel sito si ritiene che vi sia un'incidenza negativa e significativa"*;

la Valutazione di incidenza contiene le seguenti "prescrizioni":

"Indicazione di misure di mitigazione dell'incidenza delle opere/attività previste

- Creazione di aree idonee alla riproduzione della fauna minore: cataste di legna e pietrame, bee hotel, cassette nido, ecc.

- Potenziamento della vegetazione lungo i canali, attraverso la piantumazione di vegetazione arbustiva, al fine di migliorare e/o consentire la ripresa della connettività ambientale creando corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua esistenti.

- Realizzazione di sottopassi per la fauna in corrispondenza dei corsi d'acqua.

Indicazione di misure di compensazione dell'incidenza delle opere/attività previste

- Rinaturalizzazione di aree agricole attraverso la creazione di 4 aree naturali, attraverso: l'acquisizione di terreni privati, attualmente ad uso agricolo, siti in prossimità dell'opera, piantumazioni arboree ed arbustive e conseguente formazione di zone e fasce boscate.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

conservazione e potenziamento della presenza di prati stabili. La superficie complessiva acquistata e destinata all'intervento di rinaturalizzazione per le opere di compensazione è di circa 10,20 ettari. In considerazione del fatto che alcune aree individuate per gli interventi di rinaturalizzazione erano situate all'esterno del sito Natura 2000 si è provveduto all'ampliamento del sito in modo da inglobare anche queste aree oggetto di intervento".

Valutato che:

la presente procedura di valutazione ambientale (Valsat) è relativa:

- alla Variante al PSC del Comune di Reggio Emilia, in quanto il tracciato della nuova strada in progetto non ricade interamente all'interno del corridoio infrastrutturale indicato nella tavola P6 "Ambiti programmatici ed Indirizzi per RUE e POC" del PSC;
- all'inserimento del tracciato nel Piano Operativo Comunale (POC) - tavola PO.5 - per la localizzazione dell'opera ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

la Variante e la relativa Valsat sono inserite nell'ambito del "procedimento unico di VIA" previsto dalla LR n. 4/2018 sulla base dei contenuti dell'art. 27 bis del D.Lgs n. 152/2006; il Rapporto ambientale presentato dal Proponente richiama anche sostanzialmente i contenuti degli elaborati dello Studio di impatto ambientale relativo al progetto oggetto di VIA, in cui sono considerati gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione del progetto;

la valutazione dei sopracitati impatti ambientali appare funzionale anche ai fini della valutazione ambientale della Variante in oggetto, in particolare in riferimento all'inserimento del tracciato nel Piano Operativo Comunale (POC).

Valutato inoltre che:

la proposta di modifica della zonizzazione acustica comunale conserva la previsione di un'estesa area di espansione residenziale già oggetto di variante in diminuzione, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale di Reggio Emilia n. 71 del 15/05/2017 (Variante al PSC e al RUE "per la riclassificazione urbanistica di aree ricomprese in ambiti urbanizzabili del PSC vigente o per le quali il RUE prospetta interventi di trasformazione" c.d. "Variante in riduzione PSC"). Poiché tale area di espansione si sovrappone in parte alla zonizzazione acustica delle fasce prospicienti l'infrastruttura stradale in progetto si rende necessario un aggiornamento della zonizzazione acustica rendendola coerente con la riduzione dell'area di espansione residenziale prevista dalla suddetta variante in diminuzione;

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

Valutato infine che:

durante il periodo di pubblicazione del progetto con avviso sul BURERT n. 35 del 17/02/2021, sono pervenute osservazioni presentate da cittadini e associazioni che sono state valutate in sede di Conferenza di Servizi; le risposte alle osservazioni pervenute saranno contenute nella Deliberazione di Giunta Regionale con la quale verrà adottato il Provvedimento autorizzatorio unico regionale in oggetto, comprensivo della Variante e della relativa ValSAT.

Tutto ciò premesso, esaminati gli elaborati e le integrazioni - considerato che la Variante e la relativa Valsat sono inserite nell'ambito del "procedimento unico di VIA" previsto dalla LR n. 4/2018 sulla base dell'art. 27 bis del D.Lgs n. 152/2006, che comprende anche il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA), e considerato che la valutazione degli impatti ambientali del progetto e le relative eventuali specifiche condizioni e misure di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali negativi, oltre a eventuali indicazioni per il monitoraggio saranno contenute nel provvedimento di VIA del progetto stesso - si ritiene possibile l'espressione del parere motivato positivo in relazione alla Variante finalizzata all'ampliamento del corridoio infrastrutturale di progetto riportato nella tavola P6 del PSC ed all'inserimento in POC del nuovo tracciato infrastrutturale, fatti salvi ulteriori pareri che potranno essere espressi nell'ambito della conferenza di servizi e tenendo in considerazione quanto segue:

1. dovranno essere rispettate le condizioni e prescrizioni contenute negli allegati pareri di:
 - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Prevenzione ambientale Ovest, Servizio territoriale di Reggio Emilia, Distretto di Reggio Emilia, prot. n. PG/2022/44360 del 16/03/2022;
 - Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia, Dipartimento di Sanità Pubblica, Servizio Igiene e Sanità Pubblica, prot. n. 2022/0033342 del 10/03/2022;
 - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, prot. n. 5403 del 02/03/2022;
 - Terna Rete Italia, Rete di Trasmissione Nazionale, Direzione Territoriale Nord- Est, Area Operativa Trasmissione di Firenze, prot. n. 9741 del 04/02/2021;
 - Regione Emilia-Romagna, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile, Reggio Emilia, prot. n. 16540 del 25/03/2022;
2. vista la proposta di modifica della zonizzazione acustica comunale, si ricorda che la zonizzazione acustica comunale dovrà essere aggiornata e resa coerente con la riduzione

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

dell'area di espansione residenziale prevista dalla variante in diminuzione approvata dal Comune di Reggio Emilia con DCC n. 71/2017.

La Dirigente
del Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia
(D.ssa Valentina Beltrame)
firmato digitalmente

Documento sottoscritto con modalità digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

piazza Gioberti, 4 – 42121 Reggio Emilia | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5 – 40139 Bologna | tel 051.6223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

Servizio/Ufficio: Servizio Pianificazione Territoriale
Proposta N° 2022/511

Oggetto: PAUR AI SENSI DELL'ART. 27BIS-D.LGS 152/2006, COMPRENSIVO PROVVEDIMENTO DI VIA E DEGLI ALTRI ATTI DI ASSENSO RELATIVI AL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO-DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA".
PROPONENTE: PROVINCIA DI REGGIO EMILIA, SERV. INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ SOSTENIBILE E PATRIMONIO - ESAME DELLA VARIANTE AL PSC E POC AI SENSI DELL'ART. 4 DELLA LR 24/2017 E DEGLI ARTT. 32 E 34 L.R. 20/00

PARERE AI SENSI DELL'ART.49, COMMA 1, DEL DECRETO LEGISLATIVO 18/08/2000, N°267.

Regolarità Tecnica: FAVOREVOLE

Li, 29/03/2022

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
INTERESSATO

F.to CAMPEOL ANNA MARIA



Area Sviluppo Territoriale
Servizio PROGETTAZIONI COMPLESSE, RETI-INFRASTRUTTURE
~~Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia - RE~~

Spett. Arpae
Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia
piazza Gioberti, 4
- 42121 Reggio Emilia

ARPAE
Sezione Reggio Emilia
Via Amendola, 2
42122 - Reggio Emilia
pec: aoore@cert.arpa.emr.it

Oggetto: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia - Comune di Reggio Emilia : *Parere di ambientale e trasmissione documentazione di competenza comunale*

L'area di intervento si trova a sud della Tangenziale di Reggio Emilia, nella porzione sud est del territorio comunale; il tracciato previsto conetterà la Tangenziale Sud-est alla SP 467 a sud di Fogliano, in variante al tracciato storico della Provinciale, aggirando gli abitati di Due Maestà e Fogliano. Il sito si trova in ambito agricolo di pianura, immediatamente al di fuori dell'area insediata del capoluogo, definita a sud dalla Tangenziale, al margine degli abitati delle frazioni citate.

Il tracciato si inserisce nel contesto ambientale e nel sistema viabilistico esistente, presentando un andamento Nord-Sudest e aggirando le località Due Maestà e Fogliano; della lunghezza complessiva di 3 km, prevede a nord uno svincolo sulla Tangenziale sud di Reggio Emilia, nella parte centrale una rotatoria su via Anna Frank e a sud nella parte terminale una rotatoria sulla SP657R (via Enrico Fermi), e si sviluppa parallelamente alla ferrovia, in direzione sud.

Visto il progetto elaborato dalla Provincia di Reggio Emilia, nel complesso l'effetto della trasformazione appare compatibile con la tutela dei valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo e dell'assetto paesaggistico dell'ambito rurale suburbano.

Rispetto alla compatibilità paesaggistica delle opere in progetto, visto il progetto elaborato, si possono fare dunque le seguenti considerazioni conclusive:

- l'intervento si colloca nel contesto agricolo suburbano, al margine delle aree residenziali, in prossimità di infrastrutture esistenti (viabilità, ferrovia) e per sua natura non

introduce elementi in altezza atti a generare movimenti di terra rilevanti e a modificare significativamente il profilo morfologico attuale;

- la scelta di accompagnare il tracciato con fasce vegetate e aree boscate di specie autoctone persegue anche il fine ridurre la preminenza visiva, favorisce l'integrazione della nuova viabilità nell'insieme delle formazioni vegetali presenti nel paesaggio, in particolare in analogia con le formazioni perifluviali tipiche del contesto, che evidenziano la presenza dei corsi d'acqua principali quali elementi tridimensionale del paesaggio locale;

- non sono previste modificazioni della *funzionalità idraulica ed idrogeologica* del sito, infatti il progetto prevede elementi atti a garantire la continuità idraulica trasversale;

- le modificazioni introdotte interessano marginalmente *l'assetto insediativo-storico*, trasformando limitatamente aree storicamente insediate e tracciati di percorsi storici ; la trasformazione dell'*assetto fondiario, agricolo e colturale* dell'area (viene interessata una "tessera" a vigneto, mentre le restanti aree sono a seminativo), e dei caratteri strutturanti del territorio agricolo sono limitati allo stretto necessario per l'occupazione delle aree destinate alla viabilità e alle ambientazioni, riducendo in parte l'effetto di frammentazione grazie all'affiancamento alla ferrovia;

- il tracciato apparirà mitigato dalle quinte vegetate e il rapporto con i corsi d'acqua tutelati mediato dalla presenza della vegetazione;

- lungo i corsi d'acqua (rio Lodola – Rodano; rio Acqua Chiara) individuati come corridoi della rete ecologica locale inoltre sono previsti elementi di continuità trasversale (7 tra sottopassi faunistici e ponticelli), riducendo l'artificializzazione presente allo stato attuale;

Si osserva infine che la pista di manutenzione a fianco della infrastruttura stradale potrà svolgere la funzione di connessione ciclo-pedonale in modo da fornire una dotazione territoriale aggiuntiva all'interno del sistema paesaggistico.

Per quanto riguarda la fase di realizzazione dell'opera, si valuta positivamente la temporaneità e reversibilità delle aree di cantiere; si richiama la necessità di rispettare le indicazioni presenti nel progetto depositato previste al fine di ridurre gli effetti sul paesaggio di tale fase.

Si conclude pertanto con un giudizio di compatibilità delle trasformazioni proposte con gli obiettivi di tutela paesaggistica espressi dai vincoli esistenti.

Reggio Emilia, 02.05.2022

Il Dirigente



ZILIOLI
DAVID
COMUNE DI
REGGIO
NELL'EMILIA
29.04.2022
11:01:09
UTC

Allegati:

1. **Autorizzazione paesaggistica ex. Art.146 D.Lgs 22.01.2004 n.42 (P.G. 104440 del 29.04.2022);**
2. **Delibera di Consiglio Comunale ID n.61 del 19.04.2022 e relativi allegati** (inclusi Parere di Conformità Urbanistica / Parere in merito alla presentazione della documentazione inerente alle opere strutturali (sismica)

OGGETTO: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia.

Parere di Conformità Urbanistica

Il presente parere è relativo alla conformità urbanistica dell'intervento in oggetto rispetto alle previsioni e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti.

Strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale

PSC

Il PSC vigente individua, nell'elaborato P6, uno specifico corridoio infrastrutturale, nel quale è possibile la definizione progettuale del tracciato stradale previsto.

Il tracciato attualmente previsto dal progetto, tuttavia, si trova in parte al di fuori di tale corridoio infrastrutturale, in particolare nel tratto nord, tra l'abitato di Fogliano e l'inserimento sulla tangenziale sudest, e nell'estremità sud del tratto in corrispondenza dell'inserimento sulla SP467.

Si ritiene utile richiamare inoltre nel seguito uno stralcio dell'art. 6.10 delle Norme di Attuazione del vigente PSC:

Art. 6.10

Valore delle indicazioni grafiche del PSC e del POC riguardo alle previsioni di nuove strade e direttive al POC e al RUE.

1. Le previsioni grafiche del PSC relative alle strade di previsione e a quelle esistenti da potenziare hanno valore vincolante per quanto attiene al rango funzionale e valore di indicazione di massima per quanto riguarda la posizione degli svincoli, che comportano, lo sviluppo di massima del tracciato e la posizione dello stesso, fino alla redazione dei progetti delle singole opere. Il PSC individua nell'elaborato P6, specifici corridoi infrastrutturali, come porzioni del territorio rurale, nei quali sarà possibile la definizione progettuale del tracciato stradale previsto. Fino al momento dell'inserimento di ciascuna specifica previsione nel POC, le previsioni del PSC non comportano vincoli urbanistici di inedificabilità; sulle aree interessate trovano applicazione le specifiche disposizioni dell'art. 29 del PTCP vigente, le altre norme di tutela e quelle relative al tipo di ambito urbanistico in cui ricadono. In particolare, in base a quanto stabilisce il comma 6 del suddetto articolo del PTCP, i nuovi edifici a servizio dell'agricoltura non potranno essere realizzati ad una distanza dall'asse del corridoio infrastrutturale inferiore a quella degli edifici preesistenti all'interno della medesima azienda agricola.

2. L'inserimento della previsione di attuazione nel POC, se non è accompagnato da un progetto già approvato, mantiene ancora un valore di schematizzazione e di indicazione di massima nei termini di cui al punto 1, fino all'approvazione del progetto. Con l'inserimento nel POC si determina tuttavia un vincolo urbanistico di inedificabilità sull'area interessata dal tracciato, come individuata nel POC stesso, e su una fascia di rispetto di larghezza corrispondente alla classificazione prevista della strada e alle norme del Codice della Strada per tale tipo di strade.

Dopo l'approvazione del progetto da parte degli enti competenti, l'approvazione stessa ha effetti di vincolo di inedificabilità riferito alle aree interessate dalla sede stradale e relative pertinenze, nonché alle aree ricadenti nelle fasce di rispetto stradale.

3. Ambientazione delle nuove strade e delle sistemazioni stradali: contestualmente e congiuntamente alla progettazione ed attuazione delle nuove strade e delle sistemazioni stradali, devono essere progettate ed attuate le opere e le sistemazioni del verde complementare alla viabilità ai fini della mitigazione dell'impatto e dell'ambientazione paesaggistica dell'infrastruttura. Tali opere e gli eventuali espropri che comportano devono essere considerate parte integrante del progetto per quanto riguarda le procedure di approvazione, il finanziamento e le procedure di appalto e sono inserite nel POC contestualmente al progetto stesso.

(...omissis...)



POC

La programmazione del POC non contempla attualmente l'intervento in esame.

Per quanto attiene la pianificazione urbanistica e territoriale comunale, quindi, la soluzione progettuale attualmente proposta è coerente con le indicazioni strategiche ivi contenute, ancorchè essa non sia completamente ricompresa all'interno del relativo corridoio infrastrutturale; per addivenire ad una completa corrispondenza tra l'opera pubblica in esame e gli strumenti urbanistici, è necessario procedere ad una variazione grafica del PSC per l'adeguamento del tracciato di progetto.

Per l'adozione del provvedimento autorizzatorio unico comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Capo III della L.R. 4/2018, occorre procedere alla modifica dei seguenti strumenti urbanistici anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio:

- PSC Tav. P6 "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC"

- POC Tav. PO.5 Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di pubblico interesse

L'opera stradale, infatti, non sarà interamente realizzata su aree di proprietà pubblica (di cui alcune demaniali), pertanto si rende necessario prevedere l'esproprio di aree di proprietà dei soggetti privati individuati dal piano particellare e dal relativo elenco ditte (elaborato cui si rimanda cfr. SCHEDA POC 5.1) in relazione alle quali saranno espletate le procedure di cui alla Lr 37/2002.

Si attesta con la presente la completezza ed adeguatezza degli elaborati di variante urbanistica e VAS-ValSAT - Rapporto Ambientale, all'uopo predisposti, ed in particolare:

- Relazione di Variante Urbanistica;

- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato P6 del PSC "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC";

- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato PO5 del POC "Localizzazione delle opere e dei servizi pubblici o di interesse pubblico";

- Relazione di Variante Urbanistica - Elaborato PO5.1 del POC "Schede di ricognizione delle opere pubbliche da assoggettare a vincolo espropriativo";

- VAS-ValSAT - Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica.

Aree vincolate ai sensi del d.lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio"

L'elaborato "Inserimento ambientale - Relazione Paesaggistica"correda l'istanza di autorizzazione paesaggistica congiuntamente al Progetto Definitivo dell'intervento che si propone di realizzare, in quanto il progetto ricade nei perimetri soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142 "Aree tutelate per legge" (ex Legge 08.08.1985 n. 431):

- comma 1 lett. c): *"i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"* in riferimento al rio Acqua Chiara (svincolo a nord), al torrente Rodano – torrente Lodola e al rio Lavachiello – rio di Fogliano (tratta a sud).

- comma 1 lett. f) *"i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi"* in riferimento al Sito della Rete Natura 2000 IT 4030021 – Rio Rodano e fontanili di Fogliano e Ariolo.

Essa è redatta in conformità a quanto richiesto dalla normativa vigente in materia (DPCM 12/12/2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.").

Parere in merito alla presentazione della documentazione inerente alle opere strutturali.

Premesso:

- che la documentazione esaminata ha come oggetto il progetto definitivo per Valutazione di Impatto Ambientale inerente alla realizzazione del nuovo tratto di strada extraurbana di categoria C1, in Comune di Reggio Nell'Emilia, in variante alla strada provinciale SP467R;
- che la nuova infrastruttura si stacca dall'attuale tracciato della suddetta SP467R poco più a sud dell'intersezione con la strada provinciale SP87 e si connette con la Tangenziale Sud di Reggio Nell'Emilia (denominata SP114 Viale Osvaldo Piacentini) dopo aver superato le frazioni di Fogliano e Due Maestà;
- che il livello informativo di dettaglio degli elaborati progettuali esaminati al fine della formulazione del presente parere è conforme a quanto disposto dall'art. 5, comma 1, lettera g) del D. Lgs n. 152/2006, ed è tale da consentire la valutazione degli stessi.

Dato atto:

- che, procedendo da nord verso sud, l'infrastruttura in progetto si stacca dalla Tangenziale Sud – Est (Viale Osvaldo Piacentini) mediante un'intersezione a livelli sfalsati all'altezza del sottopassaggio della linea ferroviaria regionale Reggio – Scandiano, e che si sviluppa complessivamente per circa 3.350 m;
- che, ai fini progettuali, sono stati individuati tre assi, delimitati dallo svincolo di Viale Osvaldo Piacentini e da tre roatorie intermedie di tipo convenzionale, secondo la classificazione del D.M. 19/04/2006;
- che fa parte della documentazione esaminata la progettazione di una corsia, non prevista nel progetto preliminare, per l'intersezione a roatoria esistente posta tra la SP467R e Viale Osvaldo Piacentini, finalizzata a consentire la manovra di svolta diretta dal ramo est, proveniente dalla SP114, al ramo nord, diretto verso il centro della città;
- che il corpo stradale ricade quasi interamente all'esterno della fascia di rispetto della linea ferroviaria regionale, ad una distanza di circa 30 m dalla rotaia più vicina, con l'eccezione di un tratto del ramo di svincolo compreso tra le sezioni di progetto 1-9 e 1-20 e connesso manufatto di scavalco della Tangenziale Sud, che si approssima maggiormente alla linea ferroviaria, con una distanza minima di circa 20 m tra il piede del rilevato e il binario più vicino;
- che è stata eseguita una accurata campagna di rilievi topografici, con istituzione di 9 capisaldi plano-altimetrici, georeferenziati alla rete IGM 95 e compensati con software "Magnet", mediante utilizzo di grigliati "Verto";
- che è stata acquisita la documentazione tecnica disponibile, inerente ai manufatti esistenti e di interesse, presenti nella viabilità a sud est della città, da viale Lelio Basso, via Tassoni, a via Mazzacurati;
- che sono state eseguite, e documentate in atti, accurate campagne ambientali e archeologiche;
- che è stata eseguita, e documentata in atti, una altrettanto accurata campagna geognostica con specifici esami di laboratorio, i cui risultati hanno permesso di appurare che lungo tutto il tracciato stradale e per i primi 12 – 15 m di profondità sono presenti terreni di natura argillosa e argilloso limosa, con lenti sabbiose e limoso sabbiose nelle quali alloggiavano falde sospese, legate all'andamento meteorologico e che quindi tendono ad esaurirsi nei periodi siccitosi;
- che lo studio geotecnico del tracciato ha individuato due unità litologiche, una unità LA/AL e una unità GS, ciascuna caratterizzata da specifici parametri geotecnici;
- che le isopieze hanno attestato la presenza della falda alla quota di circa 60 m nella zona di Due Maestà, con soggiacenza media di circa – 2,50 -3,00 m rispetto al p.c., e di circa 80 m nella zona di Fogliano, con soggiacenza media di circa – 6,00 m rispetto al p.c., con direzione del flusso da nord, nord-est;
- che dal monitoraggio della suddetta falda sono emerse zone alle quali occorre rivolgere particolare attenzione, in quanto la stessa è in pressione e si riequilibra al di sopra del piano campagna;
- che sono stati eseguiti 4 stendimenti sismici tipo MASW e HVSr, i quali hanno permesso di appurare che il terreno è di categoria C.

Dato altresì atto:

- che per la definizione dell'azione sismica sulle opere strutturali sono stati considerati i seguenti parametri: vita nominale: VN = 100 anni; classe d'uso III; coefficiente d'uso 1,5; periodo di riferimento per l'azione sismica 150



anni; coordinate WGS84: latitudine 44.6508, longitudine 10.6521; coefficiente topografico 1.00; fattore $S_s = 1.372$; accelerazione orizzontale sul sito di riferimento rigido $a_g = 0.227g$; accelerazione massima $a_{max} = 0.311g$.

Esaminati:

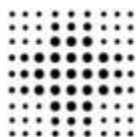
- il progetto stradale, costituito dallo svincolo con viale Osvaldo Piacentini, dall'Asse Bypass Rotatoria, dalle tre rotatorie di tipo convenzionale, secondo la classificazione del D.M. 19/04/2006, dal corpo stradale, con la relativa sovrastruttura stradale e le barriere di sicurezza, dalle rampe monodirezionali, dalla pista di servizio, e da tutti gli altri manufatti funzionali a tali elementi fondamentali e ad essi interconnessi;
- il progetto idraulico, con particolare riguardo alla gestione delle interferenze con il reticolo idrografico, al drenaggio e gestione delle acque di piattaforma, alla valutazione della compatibilità idraulica, ai sensi della D.G.R. 1300/2016, all'esame del reticolo idrografico e dei bacini drenanti esistenti;
- la documentazione relativa all'esame delle interferenze con l'oleodotto militare POL-NATO e con l'elettrodotto AT-TERNA;
- il progetto strutturale delle opere d'arte maggiori, costituite dal cavalcavia ubicato alla Progressiva 0+257.30, dal ponte sul torrente Acquechiare, dal ponte sul rio Lavachiello (rio di Fogliano), dai sottopassi scatolari ciclopedonali (allungamento di opere esistenti);
- il progetto strutturale delle opere d'arte minori, costituite da muri di sostegno su rampe di svincolo, da tombini principali, da tombini secondari e tubazioni di continuità.

Tutto ciò premesso, considerato ed esaminato,

si esprime parere favorevole, per quanto di competenza, dal punto di vista della conformità alle disposizioni di legge vigenti in materia sismica, in merito alla documentazione presentata inerente al progetto definitivo della tangenziale di Fogliano – Due Maestà.

Il Dirigente del Servizio

Arch. Elisa Iori



**SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA**
Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia
IRCCS Istituto in tecnologie avanzate e modelli assistenziali in oncologia
Dipartimento di Sanità Pubblica
Servizio Igiene e Sanità Pubblica



**Ad ARPAE SAC Reggio Emilia
Struttura autorizzazioni e concessioni**

OGGETTO : Richiesta integrazioni - Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n° 152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia.
[Rif. Reg. fascicolo n. 1317/16]

In riferimento alla procedura in oggetto, lo scrivente Servizio di Igiene e Sanità Pubblica ha proceduto ad esaminare la documentazione Tecnico – illustrativa, gli elaborati presentati e tutti gli approfondimenti effettuati nel corso delle conferenze del 16/03/2021 e 15/04/2021.

Valutata la prima documentazione presentata, in fase di conferenza sono state richieste specifiche integrazioni per consentire una più puntuale valutazione degli impatti sanitari nei diversi scenari ipotizzati.

La scelta dell'alternativa "A" è stata valutata sotto il profilo dell'impatto sanitario/ambientale, relativamente alle singole tematiche ambientali ed alle loro interazioni sulla salute della popolazione.

Il tracciato della variante di progetto si sviluppa per circa 3.350 mt, staccandosi dalla Tangenziale Sud Est – Viale Piacentini all'altezza del sottopassaggio della linea ferroviaria Reggio – Scandiano e correndo in parallelo alla stessa ferrovia, fino al raccordo con Via Fermi a sud di Fogliano. Lo svincolo con Viale Piacentini è risolto da una intersezione a due livelli con corsie di uscita ed immissione separate e con la sola svolta a destra; per il collegamento delle corsie poste a nord e a sud rispetto alla tangenziale si prevede la realizzazione di un'opera di scavalco che sovrappassa proprio la Tangenziale esistente a fianco del sovrappasso ferroviario.



L'intervento in oggetto è indicato nel PUM di area vasta 2008 (piano urbano della mobilità) e nel PUMS 2018 (Piano urbano della mobilità sostenibile) del Comune di Reggio Emilia come necessario in quanto la SP467 presenta un traffico consistente per il collegamento di Reggio Emilia con Scandiano e la zona delle ceramiche, attraversa tutto l'abitato di Fogliano e di Due Maestà e il suo percorso trova un'insufficiente capienza nel nodo d'ingresso alla tangenziale sud-est con frequente formazione di code e intasamenti.

E' risaputo che l'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) nel report "Ambient Air Pollution: a global assessment of exposure and burden of disease", ha indicato l'inquinamento atmosferico quale principale fattore di rischio ambientale per la salute della popolazione mondiale.

Il rapporto descrive l'inquinamento dell'aria come un'importante fattore di rischio al quale è attribuibile una quota rilevante di effetti sanitari dovuti principalmente all'esposizione alla frazione respirabile PM₁₀-PM_{2,5}, agli ossidi di azoto (NO₂) derivanti dal traffico.

Le aree urbane rappresentano i contesti territoriali più a rischio in considerazione della quota di popolazione che si concentra in queste aree. Il traffico veicolare rappresenta quasi ovunque la causa principale di questo inquinamento.

Per ridurre tale impatto occorrono interventi strutturali importanti mirati a programmare una migliore "organizzazione" delle attività e della mobilità nelle aree urbane, che possano portare alla riduzione del numero delle fonti primarie di emissione (come la riduzione degli autoveicoli circolanti, trasporti urbani efficienti ecc..).

Quindi la sola tangenziale non rappresenta una soluzione completa alle problematiche evidenziate ma contribuisce a migliorare in modo significativo la qualità della vita e l'impatto sulla salute della popolazione residente nelle frazioni di Fogliano e Due Maestà con riduzione dell'esposizione diretta all'inquinamento da traffico, al rumore ed al rischio di incidenti stradali.

Valutata tutta la documentazione a corredo dello della valutazione d'impatto ambientale per gli ambiti di competenza si esprimono le seguenti valutazioni:

OPERE DI MITIGAZIONE COMPENSAZIONE

1. l'analisi ambientale e dell'impatto sulla salute svolta nello Studio di Impatto Ambientale (SIA), ha ricostruito il quadro di riferimento esistente, facendo emergere gli aspetti più caratterizzanti dell'impatto del traffico sulla popolazione residente le due frazioni; le analisi condotte nel SIA hanno permesso di stimare i principali effetti che possono verificarsi sulla salute e sull'ambiente a seguito della realizzazione del progetto in esame, stimando una riduzione significativa della popolazione esposta ai maggiori fattori di rischio.

La realizzazione della tangenziale comporta una riqualificazione dell'asse SP 467R (via E. Fermi) in un asse portante della mobilità dolce (super ciclabile), pertanto l'Amministrazione Comunale dovrà attuare una serie di misure (segnaletica stradale, spartitraffico, realizzazione di piste ciclopeditoni ecc.) tali da disincentivare l'utilizzo da parte sia dei veicoli leggeri che di quelli pesanti del tratto della SP 467R passante per i centri abitati e contestualmente incentivare la mobilità ciclo-pedonale, per favorire la riduzione del traffico e promuovere la mobilità dolce favorendo l'adozione di stili di vita più sani.



2. Nelle opere di mitigazione e compensazione il progetto del verde è l'occasione di rinaturalizzare un ambito fortemente antropizzato. Considerata l'importanza di garantire interventi di compensazione in territori come il nostro, caratterizzati da situazioni di criticità ambientali, si ritiene auspicabile che la scelta delle essenze erbacee, arboree e arbustive da piantumare, sia orientata a tipologie autoctone poco idroesigenti, che abbiano una spiccata capacità di captazione delle sostanze inquinanti, che abbiano un'elevata capacità di adattamento e sopravvivenza nel contesto bio-climatico che attualmente caratterizza il nostro territorio senza la necessità di eccessivi trattamenti fitosanitari. Si richiede poi di utilizzare per la piantumazione esemplari adulti in modo che la mitigazione sia attiva nell'immediato. Per la scelta delle essenze da piantumare, si consiglia di far riferimento alle ricerche condotte dal CNR-IBE (www.vivam.it).
3. E' prevista la realizzazione di quattro bacini di laminazione, quelli collocati più a sud in continuità con le aree destinate alla compensazione potranno contribuire anche alla rinaturalizzazione in particolare per quanto riguarda la fauna. Permane per tutti la necessità di garantire che la rete acque bianche sia realizzata in modo da non comportare fenomeni di sovraccarico sugli invasi di laminazione e il corretto deflusso impedendo rigurgiti e/o inversioni di flusso.
Allo scopo di prevenire la riproduzione di insetti vettori di patologie trasmissibili, si dovranno evitare ristagni d'acqua e garantire sempre il rapido svuotamento nella rete scolante (entro le 72 ore). È necessario, infine, che la zona dell'invaso di laminazione sia resa inaccessibile alle persone mediante idonea recinzione.

SICUREZZA STRADALE

Considerata la presenza di elevati flussi di traffico, il progetto prevede la realizzazione di tre rotatorie. Di queste, la rotatoria R2 collocata in corrispondenza della viabilità esistente di Via Anna Frank (SP 66) e la rotatoria R3 che consente alla viabilità di progetto di ricongiungersi con la Strada Provinciale 467R via Fermi dovranno essere progettate in modo tale da garantire gli attraversamenti in sicurezza da parte dell'utenza debole (ciclisti e pedoni) con la previsione di corsie privilegiate (e relativa segnaletica) come indicato nelle "Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale" approvato con la D.G.R. 691/2019.

LA RICHIESTA DI MATERIALI INERTI

Nella relazione sulla cantierizzazione della Tangenziale vengono indicati i siti di cava per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione dell'intero manufatto facendo riferimento agli strumenti di pianificazione della Provincia di Reggio Emilia in particolare al PIAE 2017 per alcune cave e al PIAE 2002 per altre.

Indicativamente le sopracitate cave distano mediamente dal cantiere circa 25 Km, dovrà essere posta particolare attenzione durante i trasferimenti prevedendo modalità operative adeguate e la copertura dei cassoni dei mezzi di trasporto con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il passaggio nei pressi e/o nei centri abitati che si trovano lungo il tragitto.



MONITORAGGIO

Il monitoraggio rappresenta l'insieme di azioni che consentono di verificare, attraverso la rilevazione di determinati parametri biologici, chimici e fisici, gli impatti ambientali significativi generati dall'opera nelle fasi di realizzazione e di esercizio. Pertanto il Piano di Monitoraggio ambientale deve garantire la piena coerenza con i contenuti del SIA, relativamente alla caratterizzazione dello stato dell'ambiente nello scenario ante operam e alle previsioni degli impatti ambientali significativi connessi con l'attuazione del progetto (in corso d'opera e post operam).

Qualora durante la campagna di monitoraggio ambientale dovessero emergere dati discordanti rispetto a quanto predisposto nel SIA dovranno essere individuati e attuati tutti gli interventi necessari atti a ripristinare le condizioni ambientali previste nel SIA.

CAMPO BASE - AREE DI CANTIERE.

Vista la previsione di realizzare un campo Base e due cantieri operativi relativamente allo smaltimento dei reflui, viene dichiarato: "si ritiene che la scelta delle modalità di gestione delle acque reflue domestiche e degli eventuali impianti di raccolta/trattamento, pur nel rispetto di tutte le norme igieniche ed ambientali, sia un magistero dell'Appaltatore". Ad oggi si può ipotizzare che, stante i quantitativi ridotti di reflui domestici prodotti dal cantiere, questi possano essere gestiti attraverso vasca di raccolta posizionata nel campo base ed espurgo mediante autocisterna a cadenza settimanale. Nei cantieri operativi e lungo le aree di lavoro saranno posizionati wc chimici. Le aree di cantiere, in particolare la zona mensa, le docce e gli spogliatoi dovranno essere dotate di acqua potabile ed i campi base dovranno essere realizzati in conformità ai requisiti indicati nelle note interregionali inerenti le grandi opere (Vedi punto sicurezza dei cantieri).

Il cantiere stradale si configura come un ambiente lavorativo particolare per la consistenza delle opere, occorre pertanto osservare al dettaglio tutti gli obblighi di legge. Il cantiere stradale è sottoposto a tutte le indicazioni previste dal Testo unico sulla sicurezza sul lavoro in particolare dagli articoli 18, 19, 20 che riguardano gli obblighi del committente, del datore di lavoro, del preposto, dei lavoratori e delle imprese affidatarie. Tutto nel cantiere stradale deve essere programmato e previsto onde evitare incidenti sul lavoro e malattie professionali derivanti da: movimentazione manuale dei carichi, rumore, vibrazioni, sostanze pericolose, polveri ecc... Quindi particolare attenzione dovrà essere posta oltre alla redazione dei documenti previsti dalla normativa, anche alla formazione degli operatori ed alla continua vigilanza da parte dei capocantiere sull'idoneo svolgimento dell'attività da parte dei lavoratori. Durante la realizzazione dell'opera dovranno essere applicate le Note Interregionali emanate dalle Regioni Toscana e Emilia Romagna nell'ambito della sicurezza nelle grandi opere che prevedono quanto segue:

1. organizzazione del cantiere con particolare riferimento ai singoli ambiti operativi o ad altre suddivisioni previste con indicazione dei responsabili del cantiere dell'impresa affidataria e relativa delega in ordine alla sicurezza sul lavoro e del coordinatore in fase di esecuzione dei lavori.
2. dovranno essere indicati gli accessi dalla viabilità ordinaria deputati per garantire l'intervento dei mezzi di soccorso sanitario, comprensive di progressiva chilometrica univoca (ogni 250 metri) sulle piste di cantiere.



3. planimetrie dei campi base comprensive dei locali e delle attrezzature accessorie, delle sale mense, delle officine, e delle vie di transito all'interno degli stessi.
4. piano di sicurezza e coordinamento.
5. metodi, strumenti, personale in capo all'impresa affidataria per garantire:
 - la verifica delle condizioni di sicurezza dei lavori affidati;
 - la verifica dell'idoneità tecnico-professionale delle imprese e dei lavoratori autonomi;
 - il coordinamento delle imprese e dei lavoratori autonomi;
 - la verifica dei POS delle imprese;
 - il controllo degli accessi e delle presenze in cantiere.
6. Metodi, strumenti, personale in capo al coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione dell'opera per garantire:
 - la verifica dell'applicazione delle misure previste nel piano di sicurezza e coordinamento da parte delle imprese e dei lavoratori autonomi;
 - il coordinamento delle imprese e dei lavoratori autonomi;
 - l'adeguamento in corso d'opera del PSC.

Il Tecnico del
Servizio Igiene e Sanità Pubblica
(T. di P. Cinzia Camurri)

Il Direttore del
Servizio Igiene e Sanità Pubblica
(Dott.ssa Emanuela Bedeschi)

Documento firmato digitalmente e archiviato nel rispetto della normativa vigente.
Il presente documento e' una copia elettronica del documento originale
depositato presso gli archivi dell'A.U.S.L. di Reggio Emilia.

| |
|-------------------------------------------------------------|
| 90-37-CA-CB-D4-C9-F1-66-5F-5A-3B-5F-95-7E-A5-71-97-54-70-57 |
|-------------------------------------------------------------|

CAdES 1 di 2 del 08/03/2022 12:48:50

Soggetto: CINZIA CAMURRI

S.N. Certificato: 169B EEAB 3199 7D28

Validità certificato dal 18/12/2017 11:19:34 al 17/12/2023 11:19:34

Rilasciato da Actalis EU Qualified Certificates CA G1, Actalis S.p.A., IT'

CAdES 2 di 2 del 08/03/2022 15:56:06

Soggetto: EMANUELA BEDESCHI

S.N. Certificato: 40E4 A5BA 0300 D698 325D A214 B0B1 A6C6

Validità certificato dal 05/12/2019 09:42:05 al 05/12/2025 09:42:05

Rilasciato da Actalis EU Qualified Certificates CA G1, Actalis S.p.A., IT'



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA
E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA

Cod. Fisc. 80151690379 - Codice IPA OEA59A

Bologna, data della segnatura

Ad ARPAE - Agenzia regionale per la
prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-
Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio
Emilia

aoore@cert.arpa.emr.it

Al Comune di Reggio Emilia

comune.reggioemilia@pec.municipio.re.it

E.p.c.

Alla Commissione regionale di garanzia presso
il Segretariato regionale per l'Emilia-Romagna
sr-ero.garanzia@beniculturali.it

| | | | | |
|---------------|----------------|----------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Prot.</i> | rif. segnatura | <i>Pos. Archivio</i> | RE BN8 | risposta al prot. 35737/2022 pervenuto il 03.03.2022 (ns. prot. 5745 del 08.03.2022) |
| <i>Class.</i> | 34.43.01/46.29 | <i>Allegati</i> | // | |

Oggetto: **Comune di Reggio Emilia (RE), tangenziale Fogliano - Due Maestà**, loc. Fogliano
area sottoposta a tutela paesaggistica ex art. 142 c. 1 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.
Rif. pratica: Reg. fascicolo n. 1317/16
**PAUR ex art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 che comprende il provvedimento di VIA e gli altri atti di
assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio
Emilia"**
Procedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.
Parere vincolante

In riferimento alla procedura di cui all'oggetto, per la quale è pervenuta richiesta di parere con la nota indicata a margine:

- *esaminata* la documentazione resa disponibile sulla banca dati delle Valutazioni ambientali regionali;
- *preso atto* di quanto contenuto nella relazione paesaggistica e negli elaborati progettuali;
- *considerato* che l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo asse viario con uno sviluppo complessivo di circa 3.270 m, in variante all'esistente SP 467R, che si sviluppa in direzione Nord-Sud a partire dalla SP114 (Via Piacentini) per poi inoltrarsi, parallelamente alla ferrovia, verso le località Due Maestà e Fogliano, bypassando i centri abitati e, infine, raccordarsi nuovamente all'esistente SP 467R; i tre assi principali che compongono l'infrastruttura sono delimitati da una intersezione a livelli sfalsati e da tre rotatorie intermedie di tipo convenzionale;
- *rilevato* che non risulta al momento pervenuta dall'Amministrazione Comunale la documentazione di cui all'art. 146 c. 7 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.;
- *ritenuto*, sulla base degli elementi ad oggi noti, che la nuova tangenziale, nonostante l'estensione, sviluppandosi parallelamente e a ridosso della ferrovia presente sul lato est, infrastruttura lineare esistente che già attualmente interseca il disegno territoriale agricolo, non ne comprometta significativamente l'assetto percettivo; inoltre la nuova strada, trovandosi in area pianeggiante e non presentando elementi che si sviluppino in altezza, non genera alterazioni improprie delle visuali esistenti; infine, le trasformazioni territoriali, pur presenti, risultano compensate da uno strutturato sistema di mitigazioni, consistente principalmente in nuove piantumazioni, che apportano al contesto trasformazioni valutabili come positive;
- *fatto salvo* quanto già trasmesso in materia di tutela archeologica;

tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza in materia paesaggistica, esprime **parere favorevole** ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. in quanto le trasformazioni indotte dalla realizzazione dell'infrastruttura di progetto, per le motivazioni indicate in premessa, vengono valutate compatibili con gli obiettivi di tutela paesaggistica.

La presente nota viene inviata alla Commissione regionale di garanzia ai sensi dell'art. 47, c. 3, del D.P.C.M. 169/2019.

Questa determinazione viene espressa nell'ambito di Conferenza di Servizi nell'ottica di garantire un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti: sono pertanto fatti salvi gli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale a norma dell'art. 146 c. 7 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in conseguenza dei quale ci si riserva di modificare eventualmente il parere reso.

Sono fatti salvi i diritti di terzi.

Si resta in attesa di conoscere gli esiti del procedimento in oggetto e si ricorda che, a conclusione del procedimento, dovrà essere trasmessa copia dell'autorizzazione paesaggistica rilasciata, come previsto dall'art. 146, c. 11 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Alessandra Quarto

Firmato digitalmente da:

ALESSANDRA QUARTO

O= MiC

C= IT

Responsabile dell'istruttoria: Arch. Andrea Rosignoli, funzionario architetto



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E
PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI
BOLOGNA
E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E
FERRARA

Cod. Fisc. 80151690379 – Codice IPA **OEA59A**

Bologna rif. *segnatura*

Ad ARPAE

Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e
l'energia dell'Emilia-Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio
Emilia
aoore@cert.arpa.emr.it
C.A. Dirig. Valentina Beltrame

e Provincia di Reggio Emilia
Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile
Patrimonio ed Edilizia – C.So Garibaldi, 26 (RE)
provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it
C.A. RUP Arch. Francesca Guatteri

e p.c. Alla Commissione regionale di garanzia presso
il Segretariato regionale per l'Emilia Romagna
sr-ero.garanzia@beniculturali.it

Prot. rif. *segnatura*

Pos. Archivio

Class. 31.43.01/46/61

risposta ai fogli pervenuti il 16.02.2022
prott. mitt. 24975 e 24986 del 15.02.2022
(nss. prott. 4112 e 4123 del 17.02.2022)

Oggetto:

REGGIO EMILIA, LOC. FOGLIANO (RE) - VIA all'interno di PAUR della TANGENZIALE DI
FOGLIANO-DUE MAESTA'. VIA all'interno di PAUR della TANGENZIALE DI FOGLIANO-REGGIO
EMILIA. INDIZIONE/CONVOCAZIONE CONFERENZA SERVIZI.

Proponente: Provincia di Reggio Emilia.

Istanza di autorizzazione ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs.50/2016.

Tutela archeologica- Parere positivo con prescrizioni.

In riferimento all'istanza di cui all'oggetto pervenuta con la nota indicata a margine, si comunica che, a causa
di impegni pregressi, questo Ufficio non potrà partecipare alla conferenza di cui all'oggetto; a tal proposito:

- *considerato* che la verifica archeologica preliminare, richiesta con nota prot.20828 del 29.09.2020, ed
eseguita dalla soc. coop. Ar/s Archeosistemi, sotto la Direzione scientifica di questo Ufficio, ha identificato
alcune aree di presenza di stratigrafia archeologica - Relazioni archeologiche ns. prot.25270 del 15.11.2020 e
prot.10436 del 05.05.2021;

tutto ciò considerato e premesso **questa Soprintendenza** richiede **il controllo archeologico continuativo in
corso d'opera** nel tratto della Tangenziale posto tra i sondaggi S3 ed S4, durante gli scavi per la posa degli
scatolari dei tombini idraulici in progetto e delle pile del ponte del sottopasso ferroviario. Le indagini
dovranno essere eseguite con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato
(archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica.
Gli archeologi incaricati opereranno sotto la Direzione scientifica di questa Soprintendenza e dovranno
mettersi in contatto con il Funzionario archeologo responsabile dell'istruttoria; a tal fine, sarà cura della D.L.
comunicare il nominativo della ditta incaricata, del Direttore dei Lavori e la data di inizio lavori con un
congruo preavviso di almeno 10 giorni lavorativi. Agli archeologi incaricati dovrà essere fornita la
documentazione progettuale completa e copia del presente parere.

Resta inteso che, qualora venissero rinvenute evidenze di interesse archeologico nel corso di detti controlli,
questo Ufficio si riserva di formulare ulteriori prescrizioni di tutela in merito.

Eventuali varianti al progetto qui approvato dovranno essere preventivamente sottoposte ad autorizzazione. Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al T.A.R. dell'Emilia-Romagna entro 60 giorni o ricorso straordinario al Capo di Stato entro 120 giorni, entrambi decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso. La presente non sostituisce ogni altra necessaria autorizzazione o nulla osta non di competenza della Scrivente.

Distinti saluti.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Alessandra Quarto

Firmato digitalmente da:
ALESSANDRA QUARTO

O= MiC

C= IT

Responsabile dell'istruttoria:
Dott.ssa Annalisa Capurso, funzionaria archeologa
annalisa.capurso@beniculturali.it

Rif. Prat. Sinadoc: 32303/2020

ARPAE
Struttura Autorizzazioni e
Concessioni
Unità VIA, VAS ed Energia
Piazza Gioberti, 4
42121 Reggio Emilia

OGGETTO: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2007 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia [Rif. Reg.fascicolo n.1317/17] – **Contributo Tecnico di APAO**

Il procedimento in oggetto riguarda la realizzazione di un nuovo tratto di strada extraurbana di categoria C1, nel comune di Reggio Emilia, in variante alla Strada Provinciale SP 467R presso Fogliano - Due Maestà.

Presa visione dei documenti di progetto e delle relative integrazioni pervenute, a completamento di quanto già dichiarato dal proponente nei suddetti elaborati, si esprimono le seguenti valutazioni e si propongono le seguenti prescrizioni per gli aspetti di competenza.

1. Inquinamento Atmosferico

Documenti esaminati

- Studio di impatto ambientale - SIA Quadro Ambientale (091_PDIART01_21_5010_SIA-quadro ambientale) revisione 30/09/2021
- Studio di impatto ambientale - Allegati SIA (092_PDIART02_21_5010)
- Studio di impatto ambientale - Valutazione delle alternative progettuali (099_PDIART03_20_5010)

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

Stime emissive - Previsioni modellistiche - Mitigazioni

Si ritengono sufficientemente approfondite le stime emissive indicate per le diverse alternative progettuali, con particolare riferimento alle stime di riduzione indotte sulla SP 467R nel tratto del centro abitato di Fogliano, che erano state richieste in sede di richiesta integrazioni.

Infatti la scelta progettuale e le relative valutazioni mostrano che le emissioni previste nel tratto storico di strada SP476R, particolarmente urbanizzato, diminuiscono in conseguenza dell'alleggerimento di traffico che viene spostato sul nuovo tracciato che attraversa una zona a bassa densità abitativa.

Relativamente agli impatti prodotti sulla qualità dell'aria, la documentazione integrativa ha fornito uno studio modellistico delle dispersioni in atmosfera per gli inquinanti PM₁₀, PM_{2.5} ed NOx derivanti dall'opera in progetto (scenario di progetto A) e dalla viabilità strettamente connessa ad essa. La simulazione modellistica è stata effettuata tramite l'applicazione di un pacchetto software di modellistica di tipo gaussiano ARIA Impact™ su un dominio di dimensione di 5.3 km sul lato nord-sud e di 6.4 km sul lato est-ovest (in modo tale da catturare al meglio il potenziale impatto della rete stradale), con una risoluzione orizzontale di 100 m e con meteo della stazione locale Arpae riferita all'anno solare 2017.

Le mappe di ricaduta delle simulazioni modellistiche prodotte non evidenziano per la matrice atmosferica particolari elementi di criticità dovuti all'opera in progetto.

Per quanto riguarda le stime emissive del cantiere (scenario di progetto A) prodotte nella revisione del SIA, si rilevano invece impatti moderatamente significativi (derivanti soprattutto dal risollevarmento e dalla dispersione delle polveri da movimentazione inerti stimate in circa 38.6 kg/giorno) che occorrerà mitigare adeguatamente. Sulla base delle stime effettuate il proponente indica una serie di azioni che prevede di attuare e che si ritiene siano eventualmente da potenziare nel caso in cui il monitoraggio in corso d'opera evidenziasse criticità associate alle lavorazioni cantieristiche.

Si ritiene importante ribadire di seguito le azioni di mitigazione che il proponente dichiara di mettere in campo nel SIA e se ne raccomanda la scrupolosa attuazione:

- la bagnatura delle piste di cantiere, in particolare in concomitanza dei periodi di minore piovosità, e dei cumuli di materiali di deposito;
- l'installazione di 2 impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi in uscita dai cantieri;
- la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;
- l'utilizzo di mezzi ed attrezzature di cantiere a più basse emissioni inquinanti e sottoposti a regolari operazioni di manutenzione;
- il rispetto di una velocità dei mezzi modesta e comunque adeguata alla situazione reale dei piani di transito nelle zone di lavorazione.
- in corrispondenza di alcune aree di lavorazione potranno essere predisposte specifiche recinzioni di cantiere con teli antipolvere con funzione di impedire la diffusione delle polveri all'esterno delle aree di cantiere.

Relativamente agli impatti in atmosfera del cantiere evidenziati nel SIA si propone la seguente prescrizione:

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

Prescrizione n° 1

Richiedere alla ditta appaltatrice dei lavori (in sede di capitolato d'appalto) la bagnatura periodica delle superfici secondo quanto indicato nel progetto al fine di garantire un'alta efficienza di abbattimento delle polveri.

2. Inquinamento Acustico

Documenti esaminati

- Inquadramento dell'intervento - Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato (003_PDXXRT01_20_5010_Valutazione Trasportistica)
- Studio di impatto ambientale - SIA Quadro Ambientale (091_PDIART01_21_5010_SIA-quadro ambientale) revisione 30/09/2021
- Studio di impatto ambientale - Allegati Documentazione Impatto Acustico (094_PDACRT02_20_5010_Allegati Doc Impatto Acustico)
- Inquadramento dell'intervento - Valutazione trasportistica delle alternative di tracciato (003_PDXXRT01_20_5010_Valutazione Trasportistica)
- Studio di impatto ambientale - Documentazione Impatto Acustico (093-PDACRT01_21_5010_Documentazione Impatto Acustico)
- Studio di impatto ambientale - Allegati Documentazione Impatto Acustico (094_PDACRT02_20_5010_Allegati Doc Impatto Acustico)
- Studio di impatto ambientale - Allegati SIA (092_PDIART02_20_5010_Allegati SIA)
- Progetto stradale - Diagramma di velocità e visuale libera (038_PDSTH001_20_5010_Diagrammi delle velocità)
- VAS-ValSAT (Airis) - Rapporto ambientale (089_PDRART01_20_5010_Rapporto Ambientale)

2.1 Approfondimento dello studio di impatto acustico

Il progetto prevede un consistente alleggerimento dei flussi di traffico sulla SP467R, che percorreranno in alternativa la nuova infrastruttura stradale. Mentre l'attuale SP attraversa un abitato urbanizzato, caratterizzato prevalentemente da funzioni residenziali ma non solo (scolastiche, commerciali, artigianali, ecc...), l'infrastruttura in progetto attraversa un territorio a bassa urbanizzazione con scarsa presenza di edifici a destinazione residenziale. Ne segue che una quota consistente di ricettori attualmente impattati dalle emissioni rumorose della SP 467R otterranno un miglioramento del clima acustico, la cui entità precisa non è determinabile allo stato attuale, in quanto dipende in buona parte da eventuali provvedimenti che verranno attuati nel tratto di attraversamento storico della SP467R (limiti di velocità, zona 30, altre limitazioni alla viabilità, ecc...), non ancora ufficialmente definiti.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

Dall'analisi dei dati della tabella 5.6 "Livelli acustici calcolati sui ricettori - scenario di progetto A", riportata nelle pagine comprese dalla 62 alla 66 della relazione di impatto acustico, si evince che su diversi ricettori i valori previsti non risultano in buon accordo con l'esperienza maturata negli scorsi anni di rilievi fonometrici su larga scala della rete di strade provinciali. Le principali anomalie riscontrate riguardano:

- a) la differenza tra i LAeq previsti in periodo diurno e il calo eccessivamente consistente dei livelli sonori previsti in periodo notturno, che non trova riscontro in nessuna delle altre infrastrutture provinciali oggetto di monitoraggio;
- b) la fase di taratura, contenente contraddizioni tra i livelli rilevati e quelli ottenibili a partire dai dati effettivamente inseriti nel modello, con particolare riferimento alle velocità dei mezzi leggeri e pesanti in periodo notturno.

Prescrizione n° 2.1

Per quanto detto sopra risultano necessarie, in fase di Progetto Esecutivo, ulteriori verifiche acustiche in merito alla necessità di interventi di mitigazione per i ricettori maggiormente impattati dalla nuova viabilità ed eventualmente collocati all'interno di due o più fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto (indicativamente i ricettori n° 11, 12, 14, 15), prestando particolare attenzione alla necessità di una progettazione integrata che consideri le eventuali interferenze con altri elementi territoriali - tra cui ad esempio manufatti in progetto (bacini di laminazione, piste di cantiere, vie di accesso alle abitazioni, ecc...) - e provveda alla puntuale risoluzione delle interferenze stesse.

Per interventi di mitigazione si intendono sia le barriere tradizionali, sia le dune o le terre armate oppure combinazioni delle tre tipologie, con il fine di garantire il miglior inserimento paesaggistico-ambientale.

In caso di impatti residui, vale a dire superamenti dei limiti normativi di lieve entità (indicativamente inferiori a 1 dBA), non si esclude la possibilità di sperimentare la posa di asfalti fonoassorbenti a lunga durata purché accompagnati da adeguata manutenzione nel tempo.

2.2 Concorsualità

Alcuni limiti riportati nella colonna "Limiti fasce nuova tangenziale con concorsualità" nella tabella 5.6 relativa allo scenario di progetto A (pag.62-66) devono essere rivisti con riferimento alla Delibera SNPA doc.68/CF (ad esempio ricettori 1, 52, 53, 57) ed alle tabelle esplicative ivi riportate. Ne consegue che, una volta rivisti i limiti (e pure le previsioni dei LAeq in periodo notturno come indicato al punto precedente), occorre verificarne il rispetto.

Prescrizione n° 2.2

E' necessario verificare alcuni limiti riportati nella colonna "Limiti fasce nuova tangenziale con concorsualità" nella tabella 5.6 relativa allo scenario di progetto A (pag.62-66), non congrui con quanto riportato nella Delibera SNPA doc.68/CF, in particolare con le tabelle ivi contenute, prese a riferimento per definire i limiti della concorsualità di più infrastrutture di trasporto.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

3. Acque reflue e meteoriche e di piattaforma

Documenti esaminati

- Studio di impatto ambientale - SIA Quadro Ambientale (091_PDIART01_21_5010_SIA-quadro ambientale - Revisione del 30.09.2021
- Studio idrologico e idraulico - 03-PDIDRT02_21_5010 Relazione idrologica idraulica - Drenaggio e gestione delle acque di piattaforma - Revisione del 30.09.2021
- Elaborato grafico PDIDN001_20_5010 - Particolari opere idrauliche- Revisione del 30.09.2021

3.1 Acque reflue e meteoriche e di piattaforma

Per le acque di piattaforma è previsto un sistema di drenaggio di tipo “chiuso” mediante il collettamento e trattamento delle acque meteoriche.

Il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma è composto da:

- Caditoie di raccolta delle acque di piattaforma collocate ad interasse compreso tra 15 m e 30 m;
- Collettori che raccolgono l'acqua intercettata dalle caditoie e la convogliano alle vasche di trattamento. I collettori corrono sotto alla piattaforma stradale, parallelamente ad essa e si immettono a gravità nell'impianto di trattamento;
- Impianti di trattamento per acque di prima pioggia;
- Bacini di laminazione idraulica.

La portata in ingresso è stata calcolata in ogni sezione stradale sulla base della larghezza della carreggiata di 10,50 m e di lunghezza scolante dalla carreggiata, variabile da 670 m a 890 m circa. Sono stati valutati e considerati i tempi di corrivazione.

Sono stati previsti lungo il tracciato n.4 impianti di prima pioggia, ciascuno di essi preposto al trattamento dell'acqua proveniente da un tratto di piattaforma stradale, che prevedono dissabbiatura e disoleatura.

I sistemi di trattamento previsti sono di tipo S-II-I-P, con “separatore a coalescenza per liquidi aventi contenuto massimo ammissibile di olio residuo pari a 5 mg/l”, certificati dal produttore ai sensi della norma UNI EN 858-1:2005, e sono composti da:

- Pozzetto by-pass dotato di due sfioratori, che separa l'acqua di prima pioggia dalla seconda pioggia;
- Vasca di sedimentazione per la dissabbiatura a gravità delle acque di prima pioggia;
- Vasca di disoleazione provvista di filtro a coalescenza
- Pozzetto di confluenza e prelievo campioni.

Il sistema funziona in continuo senza la necessità di opere elettromeccaniche fino all'esaurimento dell'evento meteorico.

E' prevista la realizzazione di n° 4 bacini di laminazione a valle delle vasche di trattamento delle acque di prima pioggia, che hanno diverse portate di scarico in recepimento delle indicazioni del Consorzio di Bonifica.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

Le aree sono pertanto così suddivise:

Area 1

Superficie scolante di di 9300 m²,
Impianto di trattamento acque di prima pioggia da 60 l/sec e 26 m³ di volume utile
Bacino di laminazione a due comparti entrambi da 1070 m³
Recapito Cavo Bazzarola con portata di 5 l/sec/Ha.

Area 2

Superficie scolante di 9030 m²,
Impianto di trattamento acque di prima pioggia da 60 l/sec e 26 m³ di volume utile
Bacino di laminazione da 910 m³
Recapito Cavo Braiola con portata di 10 l/sec/Ha.

Area 3

Superficie scolante di 8190 m²,
Impianto di trattamento acque di prima pioggia da 50 l/sec e 24 m³ di volume utile
Bacino di laminazione da 720 m³
Recapito Fosso Francesca con portata di 20 l/sec/Ha.

Area 4

Superficie scolante di 7025 m²,
Impianto di trattamento acque di prima pioggia da 50 l/sec e 24 m³ di volume utile
Bacino di laminazione da 620 m³
Recapito Rio Valcavi con portata di 20 l/sec/Ha.

Il dimensionamento dell'impianto di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma è coerente con quanto previsto dalla vigente normativa regionale (DGR 286/05 e DGR 1860/06).

Indicazione 3.1

Si ritiene necessario che sia assicurato nel tempo il corretto funzionamento dei sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia mediante manutenzioni programmate ordinarie ed eventualmente straordinarie qualora si evidenziassero eventi incidentali o critici.

3.2 Tutela dei corsi d'acqua in caso di eventi incidentali

I 4 impianti di trattamento delle acque di prima pioggia garantiscono anche il contenimento di eventuali sversamenti accidentali come ammesso dalla norma UNI EN 858-2.

Gli impianti di prima pioggia hanno un volume utile complessivo pari a 26/28m³ e sono ritenuti adeguati, anche come presidio idraulico in caso di sversamento accidentale, dal momento che sempre in conformità alla norma UNI EN 858, il disoleatore è dotato di dispositivo di chiusura automatica posizionato in corrispondenza del sifone di scarico, ovvero di un otturatore a galleggiante che si chiude in caso di raggiungimento del volume massimo di stoccaggio degli olii.

Per fare fronte alla criticità di incidente stradale che potrebbe avvenire durante un evento meteorico intenso è stato previsto anche un otturatore sul pozzetto by-pass in corrispondenza dello scarico di seconda pioggia. In caso di chiusura dei due otturatori si aggiunge anche il volume di accumulo aggiuntivo costituito dai collettori stradali stessi.

Si dichiara da definire tipologia sistema di allarme e modalità operative di intervento e che la manutenzione sarà affidata a ditta incaricata di verificarne il corretto funzionamento nel tempo.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

4. Terre e rocce da Scavo

Documenti esaminati

- Studio di impatto ambientale - SIA Quadro Ambientale (091_PDIART01_21_5010_SIA-quadro ambientale) revisione 30/09/2021
- Cantierizzazione e fasi esecutive Relazione di cantierizzazione (077_PDCNRT01_20_5910 Relazione di cantierizzazione)

E' già stato eseguito un piano di caratterizzazione dei terreni oggetto di scavo. I rapporti di prova delle analisi eseguite sui campioni prelevati mostrano valori rientranti nei limiti normativi, a meno di un campione in cui si rileva un superamento per il solo parametro del rame rispetto ai limiti di cui alla colonna A della tabella 1 dell'allegato 5 titolo V della parte IV del D.Lgs.152/06. La concentrazione rilevata è comunque conforme ai limiti per le aree agricole così come definite dal DM 46/2019. Si sottolinea che nei terreni agricoli il rame è un valore di fondo spesso superiore ai limiti normativi perché legato alle pratiche agronomiche.

Pur evidenziando che suddetto superamento rientra nei valori di incertezza del metodo di rilevamento in fase di avvio dei lavori verrà comunque ripetuta l'analisi dei terreni in corrispondenza del sondaggio POZ5 bis (nei pressi del ponticello di progetto posto sul Rio di Fogliano) con il prelievo di n. 1 campione rappresentativo. Qualora tale valore venisse confermato il terreno in esame verrà destinato alla realizzazione del rilevato stradale (in colonna B).

La realizzazione del progetto in oggetto porterà alla produzione di un quantitativo di scavi complessivo di 56'313 mc (in banco) che, in riferimento ai fabbisogni dell'opera in progetto sarà suddiviso nel seguente modo:

- 55'735 mc riutilizzabili all'interno della stessa opera (rinterri, rinverdimenti, ripristini e rimodellamenti morfologici per compensazione ambientale) ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017;
- materiale da conferire ad impianto di recupero da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs.152/2006: 578 mc di terreno oltre a 749 mc di materiale proveniente da fresature di pavimentazioni e demolizioni di c.a.

Pertanto si valuta favorevolmente il Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo presentato (art. 24 D.Lgs 120/2017).

5. Cantierizzazione

Documenti esaminati

- Studio di impatto ambientale - SIA Quadro Ambientale (091_PDIART01_21_5010_SIA-quadro ambientale) revisione 30/09/2021
- Cantierizzazione e fasi esecutive Relazione di cantierizzazione (077_PDCNRT01_20_5910 Relazione di cantierizzazione)
- Cantierizzazione e fasi esecutive - Corografia aree di cantiere (077_PDCNA002_20_5910_Corografia aree di cantiere)

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

- Cantierizzazione e fasi esecutive - Layout cantieri (078_PDCNN001_20_5910_Layout cantieri)
- Studio di impatto ambientale - Documentazione Impatto Acustico (093-PDF CRT01_21_5010 Documentazione Impatto Acustico)

E' prevista la realizzazione di un Campo base e due Cantieri Operativi.

La durata dei cantieri sarà pari a 600 gg naturali e consecutivi, con una presenza media di personale in cantiere di circa 22 addetti al giorno. Si stima un complessivo nel periodo di punta e massima contemporaneità di tutte le lavorazioni, di circa 30 persone al giorno, che corrispondono a max 15 AE. La scelta delle modalità di gestione delle acque reflue domestiche viene specificato che sarà a carico dell'appaltatore; si ipotizza l'utilizzo di vasca di raccolta posizionata nel campo base con espurgo mediante autocisterna a cadenza settimanale. Nei cantieri operativi e lungo le aree di lavoro saranno posizionati wc chimici.

Nel campo base e nei cantieri operativi è prevista l'impermeabilizzazione delle aree di parcheggio e di quelle destinate alla manutenzione ed allo stoccaggio di materiali pericolosi (officine, carburanti, oli, etc.), con telo in polietilene da 500 gr/mq che sarà posato 20-25 cm sotto al piano finito. Al fine di mitigare l'effetto di possibili sversamenti in cantiere è prevista l'installazione, nei pressi delle aree di deposito olii, kit anti-sversamento di pronto intervento. Le aree saranno inoltre confinate rispetto al reticolo idrografico esistente, mediante la realizzazione di fossi di drenaggio perimetrali. Durante la loro dismissione ai fini del ripristino ambientale, si dichiara che sarà rimossa completamente qualsiasi opera, guaina e pacchetto di pavimentazione.

Dati i modesti quantitativi di calcestruzzo da utilizzare si dichiara che non sarà installato un impianto di betonaggio in area di cantiere, ma si ritiene che i quantitativi di calcestruzzo necessario possano essere approvvigionati da impianto esterno.

E' prevista inoltre l'installazione di n.2 lavaggi ruote a "circuito chiuso", che non hanno necessità di prevedere impianti di trattamento/depurazione dedicati; essi saranno posizionati in prossimità dell'ingresso sulla Tangenziale Sud dei mezzi d'opera e in prossimità della rotatoria 3 di progetto su via E. Fermi.

Si dichiara che per il deposito temporaneo dei rifiuti prodotti dal cantiere saranno rispettate le corrette modalità di stoccaggio dei rifiuti in modalità "differenziata", pertanto, nelle aree di cantiere saranno organizzati lo stoccaggio e l'allontanamento dei detriti, delle macerie e dei rifiuti prodotti, garantendo adeguate modalità di trattamento e smaltimento.

Per contenere la produzione di polveri saranno predisposti gli opportuni interventi di bagnatura delle piste, delle superfici di cantiere e delle aree di stoccaggio terreni.

Tali interventi saranno effettuati tenendo conto del periodo stagionale con incremento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva, per circa 168 gg/anno. Si prevede di impiegare circa 1 l/m² per ogni trattamento di bagnatura. E' prevista anche la copertura dei cassoni di trasporto dei mezzi di cantiere che dovranno viaggiare a velocità ridotta.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

Rumore da cantiere

E' stata esaminata la valutazione di impatto acustico per la fase di cantiere. Le simulazioni effettuate individuano le distanze massime alle quali le principali lavorazioni impattanti rispettano il valore di 70 dBA.

Non sono presenti ricettori all'interno delle sopra citate distanze individuate per le lavorazioni maggiormente impattanti.

Dovrà pertanto essere prodotta comunicazione nel rispetto di quanto previsto per le attività rumorose temporanee (cantieri) nello specifico Regolamento Comunale, se presente ed aggiornato, oppure nella DGR 1197/2020.

Poiché sono presenti alcuni ricettori molto prossimi alle citate distanze massime nel caso delle lavorazioni più rumorose, se a seguito di più dettagliate valutazioni si prevedesse il superamento del valore citato in tali ricettori, dovrà essere prodotta una richiesta di autorizzazione in deroga nel rispetto di quanto previsto dalla normativa sopra citata.

L'ottenimento dell'idoneo titolo dovrà essere compito della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del proponente.

6. Inquinamento luminoso ed elettromagnetico

Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso gli elementi d'impatto del progetto sono costituiti dall'impianto di illuminazione esterno della nuova viabilità e di segnalamento. Dall'esame della documentazione acquisita si evince che il progetto utilizza corpi illuminanti conformi alle disposizioni della L.R. n.19 del 29/09/2003 e relativa DGR applicativa n. 1732/2015, tenuto conto anche delle zone di protezione in cui si colloca.

Prescrizione n° 6

Si prescrive tuttavia che detti corpi illuminanti dovranno non solo avere i requisiti costruttivi, ma anche essere installati secondo le disposizioni di cui alla normativa sopra richiamata. A realizzazione avvenuta del progetto illuminotecnico disciplinato dalla normativa succitata (LR 19/2003 e relativa DGR 1732/2015), si prescrive di fornire le dichiarazioni di cui agli allegati C, H3 ed I alla suddetta DGR.

Per quanto riguarda i campi elettromagnetici, il progetto prevede la realizzazione di infrastrutture elettriche essenzialmente funzionali ai dispositivi di segnalazione luminosa e all'alimentazione e controllo dell'impianto di illuminazione esterno che non rientrano nel campo di applicazione della LR 10/93 poiché alimentate con tensione non superiore a 5000 V. Dette sorgenti non hanno rilevanza ai fini della valutazione dell'impatto elettromagnetico in quanto le loro emissioni si collocano al di sotto dei valori di riferimento previsti dalla normativa vigente per le infrastrutture elettriche (DPCM 8 luglio 2003) per la protezione della popolazione dall'esposizione ai suddetti campi.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

7. Progetto di monitoraggio ambientale

Documenti esaminati

- Studio di impatto ambientale - Piano di monitoraggio ambientale (100_PDIART04_20_5010) Revisione 30/09/2021
- Studio di impatto ambientale - SIA Quadro Ambientale (091_PDIART01_21_5010_SIA-quadro ambientale) _ Revisione del 30.09.2021
- Geologia, geotecnica e sismica - certificati delle indagini geognostiche (014_PDIGRT01_20_5010_Report Indagini geognostiche)
- Geologia, geotecnica e sismica - relazione geotecnica e sismica (019_PDIGRT01_20_5010_Relazione geotecnica e sismica)
- integrazioni trasmesse dalla Provincia di Reggio Emilia in data 07.10.2021 (Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n.152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano)
- riscontro su richiesta di chiarimenti al Proponente da parte di Arpae SAC trasmesse dalla Provincia di Reggio Emilia in data 08.03.2022 (Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n.152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano).

Il Piano di monitoraggio ambientale è stato predisposto avendo a riferimento le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)" predisposte dal MATTM nel 2014 che definiscono gli obiettivi del PMA, i requisiti, le aree di indagine, i punti di monitoraggio, i parametri analitici, l'articolazione temporale, la struttura organizzativa, il flusso dei dati e la loro restituzione.

Il documento presentato descrive gli obiettivi del PMA, l'articolazione temporale delle attività, le modalità di monitoraggio delle singole componenti ambientali ma non specifica per tutte le matrici il flusso delle informazioni, processi di analisi, validazione e restituzione dei dati.

In quanto segue si riportano alcune valutazioni e indicazioni per ottimizzare il PMA che si ritiene dovrà essere quindi presentato all'Autorità Competente e ad Arpae per l'approvazione sulle tematiche di competenza.

Relativamente al PMA complessivo si prescrive quanto segue:

Prescrizione n° 7

Il Piano di Monitoraggio Ambientale, integrato dalle indicazioni sotto elencate relative alle diverse matrici, al flusso informativo e alla gestione delle anomalie, in coerenza con le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) predisposte dal MATTM nel 2014, dovrà essere presentato prima della prevista fase per il monitoraggio di AO, all'Autorità Competente e ad Arpae per l'approvazione sulle tematiche di competenza.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

7.1 Componente atmosfera

Si coglie positivamente l'impostazione complessiva del PMA-Aria proposto che viene di seguito riportato in sintesi:

Per il tipo di monitoraggio denominato ATM Tipo 1 in fase AO e PO saranno monitorati i seguenti parametri: PTS, PM₁₀, PM_{2,5}, NO, NOx, NO₂, CO, SO₂, O₃, Metalli pesanti, Benzene, Benzo(a)pirene, parametri meteo.

Per il numero di campagne e dei siti di monitoraggio sono previsti:

- in fase AO: 2 campagne bisettimanali su due siti di monitoraggio ATM_A01 e ATM_A02 ogni 4 mesi da eseguirsi nell'anno precedente ai lavori,
- in fase CO: 6 campagne bisettimanali su un sito di monitoraggio da eseguirsi durante i lavori e saranno monitorati solo PTS, PM₁₀ e PM_{2,5} + Benzo(a)pirene in caso di impianti di bitume,
- in fase PO (2 campagne bisettimanali ogni 4 mesi da eseguirsi il primo anno di messa in esercizio nei punti ATM_P01 e ATM_P02).

Relativamente alla fase di monitoraggio in Corso d'Opera, il proponente dichiara inoltre che *"I dati CO devono essere acquisiti in aree rappresentative dei luoghi e dei momenti più critici delle attività di cantiere. Per ogni ambito, la stazione di monitoraggio sarà posizionata in corrispondenza del ricettore più prossimo alle aree di intervento e/o ai cantieri operativi (...). Per questo tipo di monitoraggio si ritengono sufficienti 6 campagne del Tipo 1 della durata di 2 settimane da svolgersi in prossimità delle altre lavorazioni più impattanti."*

Visto quanto sopra si forniscono le seguenti indicazioni:

Indicazione 7.1.1

Si precisa che per la fase CO le campagne di Tipo 1 si possano sostituire con la determinazione dei soli parametri PTS, PM₁₀ e PM_{2,5} + Benzo(a)pirene(in caso di impianti di bitume) e parametri meteo .

Indicazione n° 7.1.2

Si precisa che nel piano di monitoraggio non sono stati indicati né numero né posizione indicativa dei punti di monitoraggio relativi al CO, nemmeno presso i recettori più prossimi alle aree dei cantieri operativi fissi già localizzati. Inoltre nelle mappe del PMA è individuato solo 1 dei 2 punti di monitoraggio previsti per l'AO e il PO.

Prima della stesura finale del PMA dovranno essere comunicati ad Arpae, per l'approvazione, l'ubicazione dei punti di monitoraggio AO/PO non individuati in mappa e, per le aree dei cantieri e delle lavorazioni lungo le aree di lavoro, alcuni dei recettori più critici presso i quali si pensa che sarà effettuato il monitoraggio nei momenti più impattanti della attività di cantiere.

Indicazione n° 7.1.3

Nell'ottica di utilizzare il monitoraggio anche come "verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione evidenziando eventualmente la necessità dell'attuazione di misure correttive", si chiede che qualora il

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

monitoraggio in corso d'opera evidenzia criticità associate alle lavorazioni cantieristiche, siano potenziate le misure di mitigazione anche con l'uso dei teli antipolvere con la funzione di ridurre la diffusione di particolato all'esterno come già ipotizzato dal proponente nel SIA e di verificarne l'efficacia con l'eventuale ripetizione del monitoraggio.

I report dei monitoraggi dovranno essere trasmessi ad Arpae al termine di ogni campagna; in particolare per il monitoraggio CO dovranno essere indicati nei report, oltre ai dati di monitoraggio, anche i punti di misura critici individuati di volta in volta a seconda delle lavorazioni in essere e dovranno essere descritte le azioni di mitigazione per l'abbattimento delle polveri adottate durante il periodo di misura, compreso l'eventuale uso di specifiche recinzioni di cantiere con teli antipolvere (per queste ultime fornire eventuale documentazione fotografica che ne dia evidenza).

7.2 Componente rumore

Fase di Post Operam

Il PMA in fase di post operam deve essere reimpostato, in quanto centrato sui cantieri, il cui monitoraggio in fase di post operam non è significativo.

Risultano invece non monitorati, ad eccezione del ricettore n°3, tutti i ricettori in cui sono previsti impatti sonori prossimi ai limiti normativi o comunque potenzialmente critici a causa delle incertezze associate ad ogni modello previsionale utilizzato.

Oltre ai ricettori maggiormente impattati dalla nuova viabilità (indicativamente i ricettori n° 11, 12, 14, 15), dovranno dunque essere oggetto di monitoraggio anche tutti i ricettori con valori stimati prossimi ai limiti normativi (indicativamente -1 dBA), tenuto conto anche degli aspetti legati alla concorsualità di più infrastrutture (a solo titolo d'esempio potrebbero rientrare nel criterio sopra esposto alcuni dei seguenti ricettori: n° 3, 4, 10, 13, 16, 52, 53, 55, 58).

Il monitoraggio acustico dovrà essere eseguito con l'infrastruttura in funzione a regime e dovrà comprendere il contemporaneo rilievo dei flussi di traffico, al fine di riportare i livelli sonori alle condizioni dei flussi massimi previsti in fase di progetto.

Indicazione n° 7.2.1

Il PMA in fase di post operam deve essere centrato sui ricettori impattati dal tracciato della nuova tangenziale e deve comprendere tutti i ricettori lungo il tracciato dell'arteria in progetto nei quali, in fase progettuale esecutiva, siano stati previsti interventi di mitigazione o sia stato previsto il rispetto dei limiti con un margine inferiore a 1 dBA. Il monitoraggio acustico dovrà essere eseguito con l'infrastruttura in funzione a regime e dovrà comprendere il contemporaneo rilievo dei flussi di traffico, al fine di riportare i livelli sonori alle condizioni dei flussi massimi previsti in fase di progetto al 2030.

Per i ricettori maggiormente impattati deve essere previsto il monitoraggio in continuo per una settimana, con cadenza una sola volta; per i ricettori lungo il tracciato dell'arteria in progetto in cui si prevede il rispetto dei limiti entro -1 dBA può essere adottato il monitoraggio di almeno 24 ore in un giorno infrasettimanale, da estendere ad una settimana solo nel caso in cui il rilievo giornaliero fosse prossimo ai limiti normativi o si riscontrasse un superamento di questi ultimi.

Come già ricordato nella precedente prescrizione relativa alla concorsualità, occorre valutare nei singoli ricettori monitorati, in fase di Post Operam, il contributo delle diverse infrastrutture di trasporto.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

7.3 Componente acque

7.3.1 Acque superficiali

Localizzazione dei punti di monitoraggio

Il PMA proposto prevede il monitoraggio sui seguenti tratti di corso d'acqua, ognuno dei quali è costituito da un punto di monitoraggio a monte e uno a valle dell'opera, rispetto al flusso idrico:

- S Baz - Condotta Bazzarola;
- S Bra - Cavo Braiola;
- S Fra - Fosso Francesca;
- S Va - Rio Valcavi;

Si concorda con la scelta dei tratti di corso d'acqua proposti per il monitoraggio, essendo intersecati dalla futura opera in progetto.

Parametri descrittivi (indicatori)

Per il monitoraggio delle acque superficiali è previsto l'utilizzo di parametri generali di laboratorio e di parametri chimico-fisici in situ. Si prende atto favorevolmente dell'integrazione dei parametri di monitoraggio proposta e si concorda con l'implementazione dello screening analitico dei parametri da applicare nel monitoraggio delle acque superficiali.

Si specifica che il parametro Escherichia coli, previsto dalle Linee Guida Ministeriali, andrà effettuato solamente nei tratti di corpo idrico che si trovano in corrispondenza di eventuali scarichi civili provenienti dalle aree di cantiere.

Indicazione n° 7.3.1.1

Per i parametri di base dello stato chimico si farà riferimento ai valori soglia riportati nell'Allegato 1, del D.LGS 172/15 (in particolare tabella 1/A e 1/B) per la classificazione dello stato di qualità delle acque superficiali e la valutazione sarà finalizzata all'obiettivo di "non deterioramento" del corpo idrico come previsto dalla DQA (Direttiva Quadro Acque).

Frequenza/durata dei monitoraggi

Per quanto riguarda la fase AO il monitoraggio proposto prevede che esso sia realizzato immediatamente prima della fase di costruzione su tutti i punti di controllo previsti dei corsi d'acqua interferiti nei punti individuati a valle dell'infrastruttura in progetto.

Indicazione n° 7.3.1.2

Si ritiene che il monitoraggio della fase AO debba essere effettuato con due campagne di misura a cadenza semestrale prima della fase di costruzione, allo scopo di fornire una caratterizzazione dell'ambiente idrico superficiale interferito dal progetto.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

Per quanto riguarda la fase CO il monitoraggio proposto prevede di essere svolto con cadenza trimestrale per i parametri generali di laboratorio e per i parametri chimico-fisici in situ con cadenza semestrale (un prelievo in periodo di morbida e l'altro in periodo di magra).

Indicazione n° 7.3.1.3

Il monitoraggio della fase CO dovrà essere eseguito su tutti i punti di controllo contestualmente per entrambi i parametri generali di laboratorio e chimico-fisici in situ, con cadenza trimestrale come previsto dalle LG Ministeriali.

Per quanto riguarda la fase PO il monitoraggio proposto prevede per un anno di ripetere trimestralmente i rilievi su tutti i punti di monitoraggio ed è conforme alle Linee Guida Ministeriali.

7.3.2 Acque di prima pioggia

Per la fase di esercizio è previsto per un anno post operam di ripetere trimestralmente i rilievi sui 4 punti di monitoraggio in corrispondenza dell'uscita degli impianti di prima pioggia prima dell'immissione nei 4 bacini di laminazione e a monte e a valle dell'infrastruttura sui corpi idrici recettori denominati Condotta Bazzarola, Cavo Braiola, Fosso Francesca e Rio Valcavi, controllando i parametri: Solidi sospesi, COD, Idrocarburi Totali, per verificare il rispetto di tabella 3, colonna scarico in acque superficiali, dell'allegato 5 della parte terza del D. Lgs. 152/2006.

7.3.3 Acque sotterranee

Localizzazione dei punti di monitoraggio

Si prende atto e si concorda con il monitoraggio di controllo proposto in corrispondenza dell'area di scavalco della tangenziale, nelle vicinanze dell'area dove è previsto il campo base e cantiere operativo.

Viene proposto il monitoraggio dei seguenti punti:

- piezometro S1_Pz (in planimetria individuato come Pz1), fessurato da 26.0 m a 29.0 m, che rappresenta in termini piezometrici il punto a valle del tracciato in progetto;
- il piezometro denominato Pz2, (fessurato da 17.0 m a 22.0 m) relativo alla falda potenzialmente intercettata dalla perforazione dei pali dell'opera di scavalco della tangenziale;
- piezometro Pz4 (fessurato da 3.0 m a 4.5 m) relativo alla falda superficiale.

In base a quanto dichiarato dal proponente nel PMA e successive integrazioni/chiarimenti *“i potenziali impatti nei confronti delle acque sotterranee sono da ricondursi principalmente alla costruzione delle opere con fondazioni profonde o a sversamenti accidentali”*.

Si dettaglia inoltre che *“il sistema idrogeologico in corrispondenza dell'area di scavalco della tangenziale è complesso composto, entro i primi 30 m di profondità, da 4 acquiferi, due dei quali, quelli più profondi, in pressione. Le stesse indagini che hanno portato ad individuare i quattro acquiferi e a determinarne le quote piezometriche hanno altresì evidenziato come solamente quello più profondo*

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

sembra avere una certa continuità areale, comunque non connesso con quelli ancora più profondi. Gli altri acquiferi sovrastanti, compreso quello posto tra circa 17,0 m e 22 m, sembrano avere estensione areale limitata e con potenzialità idrogeologiche di gran lunga meno significative di quello più profondo”.

Preso atto inoltre di quanto dichiarato dal Proponente:

- *che la realizzazione dei pali avverrà con l'utilizzo della tecnica di perforazione ad elica continua denominata “CFA”;*
- *dell'assenza di utilizzo di fango bentonico di perforazione;*
- *del non impiego di additivi e/o sostanze diverse dal calcestruzzo nella realizzazione dei pali;*
- *che le modalità operative di tale tecnica consentono di contrastare eventuali sovrappressioni generate dalla possibile presenza di falde acquifere in pressione, tanto da mantenerle confinate ed evitare la loro commistione sia in fase realizzativa che nelle fasi successive.*

Indicazione n° 7.3.3.1

Si ritiene necessario individuare una coppia di piezometri posti rispettivamente a monte e valle idrogeologico nell'area di scavalco della tangenziale (utilizzando eventualmente anche un piezometro tra quelli proposti) con fenestratura solo nell'acquifero più profondo, che è quello maggiormente da tutelare, vista anche la presenza nelle vicinanze di un campo pozzi ad uso acquedottistico.

Parametri descrittivi (indicatori)

Per quel che riguarda i parametri, il PMA proposto prevede il seguente screening di monitoraggio:

pH, temperatura, conducibilità, Metalli pesanti (As, Cd, Co, Cr tot, Cr IV, Hg, Ni, Pb, Cu, Zn) e Idrocarburi Totali (come n-Esano).

Indicazione n° 7.3.3.2

Pur concordando con la scelta dei parametri proposti, si evidenziano alcune precisazioni relativamente ai parametri in situ:

-integrare con potenziale Redox, quota piezometro e prof. falda; livello statico e rispetto al p.c. soggiacenza.

e relativamente a parametri chimici - fisici:

-integrare la ricerca con Tensioattivi anionici, Tensioattivi non ionici, fenoli, IPA e BTEX, solo se tali sostanze rientrano nelle fasi di lavorazione per la costruzione e messa in esercizio dell'opera, diversamente si può soprassedere;

-integrare lo screening analitico con torbidità, calcio, potassio, magnesio, nitrati, nitriti, cloruri, solfati, sodio, ferro, manganese, Ossidabilità, alcalinità (HCO₃), determinazione dell'ammoniaca che dovrà essere espressa come ione ammonio (NH₄⁺);

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aooe@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

-si chiede inoltre di integrare lo screening analitico col parametro Escherichia coli che dovrà essere determinato solamente nei piezometri di controllo in aree di cantiere che presentano una potenziale contaminazione da reflui civili;

Frequenza/durata dei monitoraggi

Per quanto riguarda la fase AO il monitoraggio proposto prevede una campagna preliminare finalizzata a caratterizzare la situazione esistente dal punto di vista qualitativo e quantitativo quale punto di riferimento per individuare eventuali alterazioni causate dalle attività di costruzione e di esercizio sui punti di controllo immediatamente prima della fase di costruzione dell'opera.

Indicazione n° 7.3.3.3

Si sottolinea che il monitoraggio nella fase AO dal punto di vista qualitativo e quantitativo deve essere effettuato contestualmente.

Per quanto riguarda la fase CO il monitoraggio proposto prevede che le attività proseguano per l'intera durata di costruzione delle opere e di presenza dei cantieri, dall'installazione fino al completo smantellamento prevedendo per i parametri generali di laboratorio n. 2 campagne da attuarsi prima e durante la realizzazione delle opere con fondazioni profonde.

Indicazione n° 7.3.3.4

Si ritiene che il monitoraggio nella fase CO dal punto di vista qualitativo e quantitativo debba essere effettuato contestualmente e a cadenza trimestrale.

Per quanto riguarda la fase PO il monitoraggio proposto prevede una campagna da attuarsi terminate le operazioni di smantellamento dei cantieri e prima del termine delle opere di compensazione paesaggistica.

Indicazione n° 7.3.3.5

Si ritiene che il monitoraggio nella fase PO dal punto di vista qualitativo e quantitativo debba essere effettuato anche dopo 3 mesi dalla fine delle opere, oltre a quanto proposto e previsto nel Piano di Monitoraggio.

Indicazione n° 7.3.3.6

Tutte le indagini previste dal PMA dovranno essere realizzate da laboratori accreditati ed operare in modo conforme a quanto richiesto dalla norma UNI CEN EN ISO 17025.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

7.4 Flusso informativo e gestione delle anomalie

Indicazione n. 7.4.1

Per quanto riguarda il flusso delle informazioni il PMA dovrà specificare anche le tempistiche per :

- 1. La comunicazione preventiva del calendario delle attività di monitoraggio in programma con un anticipo di 15 giorni;*
- 2. La trasmissione dei report di valutazione delle campagne di monitoraggio. Queste tempistiche dovranno essere differenziate a seconda che siano rilevati superamenti delle soglie di attenzione (che verranno definite per i vari tipi di inquinanti): i tempi di trasmissione dovranno essere il più possibile contenuti in caso di superamento, mentre nell'altro caso la consegna dei report potrà avvenire in tempi più prolungati (ad esempio entro 30 gg).*

Indicazione n. 7.4.2

Si chiede infine che nel PMA sia predisposto un idoneo Protocollo Operativo in cui sia dettagliata la procedura di gestione dei dati anomali in coerenza con le indicazioni delle Linee Guida del MATTM 2014 sul PMA sopra citate.

A disposizione per eventuali delucidazioni, si inviano distinti saluti.

Responsabile
Servizio Sistemi Ambientali APA Ovest
(Dott. Maurizio Poli)
Documento sottoscritto con modalità digitale ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 82/200

Hanno collaborato:

Roberto Barbolini, Michele Frascari, Costanza Lucci, Mariaelena Manzini, Maurizio Poli, Monica Sala, Luca Torreggiani, Paolo Zanichelli.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Reggio Emilia

via Amendola, 2 - 42122 Reggio Emilia | tel 0522.337011 | re-urp@arpae.it | pec: aoore@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po, 5 - 40139 Bologna | tel 051.7223811 | pec: dirgen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290870370

ARPAE – Agenzia Regionale per la prevenzione,
l'ambiente e l'energia dell'Emilia Romagna
STRUTTURA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI DI
REGGIO EMILIA
aoore@cert.arpa.emr.it

REGIONE EMILIA ROMAGNA
- D.G. Cura del Territorio e dell'Ambiente
- Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile
- Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità
Ambientale

DGCTA@postacert.regione.emilia-romagna.it
trasportopubblico@postacert.regione.emilia-romagna.it
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano.
Parere.

Con nota recepita al prot. FER n. 913 del 15/02/20222, ARPAE ha trasmesso la convocazione conclusiva della Conferenza di Servizi della Tangenziale di Fogliano.

Dall'esame della documentazione agli atti si è riscontrato che parte delle opere in oggetto sono previste all'interno della fascia di rispetto ferroviaria e, pertanto, sono assoggettate alla disciplina del DPR 753/80: per la loro realizzazione necessita la deroga prevista dall'art. 60 dello stesso D.P.R.

Dette opere consistono:

- nella realizzazione di un corpo stradale che ricade quasi interamente all'esterno della fascia di rispetto della linea Ferroviaria eccetto un tratto del ramo di svincolo denominato Asse 1 e la connessa opera di scavalco della Tangenziale Sud-Est che si approssima maggiormente alla linea ferroviaria, arrivando, con il piede del rilevato ad una distanza minima di 20 m circa dal binario;
- nella realizzazione di una rotatoria su Via Anna Frank che verrà posizionata con un profilo altimetrico tale da dover permettere la realizzazione di un sottopasso ferroviario al fine della soppressione del passaggio a livello sulla strada medesima;
- nella esclusione dal piano di esproprio di una particella individuata con il mappale 69 al foglio 254 del Comune di Reggio-Emilia di proprietà Regionale;

GT/db

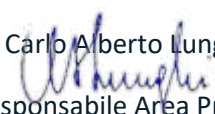
- nella realizzazione di una pista di servizio collocata a ridosso del rilevato stradale, quasi interamente al di fuori della fascia di rispetto ferroviaria, fatto salvo per il tratto di scavalco della Tangenziale Sud, destinata al solo accesso da parte degli Enti Gestori delle infrastrutture e del reticolo idrografico e, pertanto, non destinata alla fruibilità pubblica, risultando quindi non necessario prevedere un elemento di separazione tra pista di servizio e linea ferroviaria, ma comunque con chiusura degli accessi da ambo i lati.

Alla luce di quanto sopra esposto questo Ufficio rilascia, per quanto di competenza, il proprio PARERE FAVOREVOLE subordinato alle seguenti prescrizioni:

- *l'eventuale messa a dimora di piante nelle aree a verde dovrà rispettare gli artt. 52 e 55 del DPR 753/80 e, in particolare, in tutto il percorso della nuova infrastruttura da realizzare a meno di 30m dalla più vicina rotaia dovranno essere tagliate le piante la cui altezza non rispetta il suddetto art. 52 del DPR 753/80;*
- *l'illuminazione pubblica dovrà essere orientata in modo da non arrecare disturbo alla circolazione ferroviaria, in particolare, dovrà essere orientata dalla linea ferroviaria verso la nuova infrastruttura;*
- *eventuali attraversamenti della linea ferroviaria con impianti tecnologici o con manufatti in aggiunta a quelli già esistenti in loco, dovranno essere specificatamente autorizzati ai sensi della normativa tecnica di settore a seguito di istanza del proprietario e con la presentazione degli elaborati tecnici specialistici;*
- *la realizzazione di eventuali barriere fonoassorbenti lato linea ferroviaria dovrà essere autorizzata a seguito di presentazione di specifico progetto, con particolare riferimento ai franchi minimi di sicurezza nei confronti dei conduttori in tensione del prossimo impianto di elettrificazione ferroviaria;*
- *le formazioni di percorsi d'acqua e dei laghetti eutrofici dovranno essere realizzate con l'assoluta garanzia di non recare pregiudizio alla sede ferroviaria ed alla sua fondazione;*
- *la pista di servizio dovrà essere chiusa al traffico di pedoni, biciclette e mezzi di ogni tipo con l'installazione di apposita chiusura alle due estremità per la cui apertura la chiave dovrà essere consegnata anche a FER;*
- *a fine lavori delle opere oggetto della presente richiesta di deroga, la proprietà dovrà trasmettere a FER la dichiarazione a firma del tecnico progettista attestante la conformità dell'intervento rispetto al progetto approvato.*

Rilevato, inoltre, che la richiesta di deroga non pregiudica la sicurezza dell'esercizio e la conservazione della ferrovia, in considerazione di quanto stabilito dal Decreto del MIT del 05/08/2016 e dei successivi provvedimenti dell'ANSF del 26/04/2017, con la presente questo Ufficio rilascia il proprio "ASSENSO in linea tecnica ai fini della sicurezza" alla realizzazione del progetto.

Si comunica a codesta Regione Emilia Romagna che l'imposta di bollo è assolta in modo virtuale - autorizzazione prot.20517/19 del 02/05/19

Carlo Alberto Lunghi

Responsabile Area Produzione



AGENZIA PER LA
SICUREZZA TERRITORIALE
E LA PROTEZIONE CIVILE
REGIONE EMILIA-ROMAGNA

SERVIZIO SICUREZZA TERRITORIALE E
PROTEZIONE CIVILE - REGGIO EMILIA
LA RESPONSABILE
FEDERICA PELLEGRINI

Risposta alla Pratica n

Agenzia Regionale per la Prevenzione,
l'Ambiente e l'Energia dell'Emilia-Romagna –
Struttura Autorizzazioni e Concessioni di
Reggio Emilia
aoore@cert.arpa.emr.it

Oggetto: Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) - comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs 152/06, della Procedura di variante agli strumenti urbanistici (L.R. 4/2018, L.R. n. 24/17, L.R. 37/2002) e della Concessione per occupazione di area appartenente al demanio idrico (L.R. 7/2004) - e degli altri atti di assenso relativo al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia – Parere di Competenza.

Visti

- La comunicazione di avvio del procedimento di ARPAE SAC per la Conferenza dei Servizi riguardante il procedimento autorizzatorio unico Regionale (PAUR) relativo al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano, di cui al prot. PC/2020/68832 del 28/12/2020;
- La richiesta di integrazioni dello scrivente servizio Difesa del Suolo e Protezione Civile di Reggio Emilia prot. PC/2021/25488 del 07/05/2021;
- La documentazione progettuale revisionata in base alle integrazioni richieste dallo scrivente Servizio, ed in particolare l'elaborato 03.1 - *Studio idrologico e idraulico*, nel quale la verifica dell'attraversamento del Torrente Acqua Chiara è stata integrata e implementata sviluppando un modello monodimensionale in moto permanente mediante il software HEC-RAS;
- la D.G.R. 2242/09 "L.R. 42/01 Accordo costitutivo dell'Agenzia Interregionale per il Fiume Po, art.3 – Ridefinizione dei tratti di corsi d'acqua di competenza dell'Agenzia Interregionale per il Fiume Po e della Regione Emilia Romagna";
- T.U. R.D. 523/1904 sulle opere idrauliche e successive modifiche ed integrazioni;
- il D.M. 17/01/2018 - Normativa Tecnica per le Costruzioni e il successivo aggiornamento Decreto 17 gennaio 2018 e la relativa CIRCOLARE 21 gennaio 2019 n.7 C.S.LL.PP: "Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni» di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018;
- la L.R. n. 7/2004 "Disposizioni in materia ambientale";
- la Direttiva UE (2007/60/CE) relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni;

Via Emilia Santo Stefano, 25
Via della Croce Rossa, 3

42121 REGGIO EMILIA
42122 REGGIO EMILIA

Tel. 0522.407711
Tel 0522 585911

Fax 0522.407750

PEC: stpc.reggioemilia@postacert.regione.emilia-romagna.it

E-mail: stpc.reggioemilia@regione.emilia-romagna.it

www.regione.emilia-romagna.it

<https://protezionecivile.regione.emilia-romagna.it/>

| INDICE | LIV. 1 | LIV. 2 | LIV. 3 | LIV. 4 | LIV. 5 | ANNO | NUM | SUB. |
|----------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|-------|------|------|
| a uso interno: DP/ / | Classif. 5683 | | | | | Fasc. | 2019 | 144 |

- l'art. 19 della LR13/15 "Riordino delle funzioni amministrative. Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile".

Constatato che:

- il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po, nella seduta del 3 marzo 2016, con Deliberazione n. 2/2016, ha approvato il Piano Gestione Rischio Alluvioni comprensivo degli elaborati "mappe di pericolosità e rischio alluvioni";
- in data 7 dicembre 2016 con Deliberazione n.5, il suddetto Comitato Istituzionale ha adottato la Variante alle Norme del PAI e del PAI Delta;
- con D.G.R. n.1300 del 01/08/2016, la Regione Emilia-Romagna ha emanato le "Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di gestione del Rischio Alluvioni nel settore urbanistico, ai sensi dell'art. 58 elaborato N.7 (Norme Tecniche) e dell'art. 22 El. n.5 (Norme di Attuazione) del Progetto di Variante al PAI e al PAI Delta adottato dal Comitato Istituzionale Autorità di Bacino del Fiume Po con Del. 5/2015";
- con Del. n.7/2019 "Mappe della pericolosità da alluvione e Mappe del rischio di alluvioni – Riesame e aggiornamento ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D. Lgs. n. 49/2010" e 8/2019", l'Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po ha avviato il riesame e l'aggiornamento delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni oltre a disporre, nelle more dell'adozione dei Decreti del Segretario Generale, un periodo di salvaguardia dove trovano applicazione, nelle aree che potrebbero essere interessate dalle alluvioni ex novo nelle mappe stesse, le disposizioni del Titolo V delle Norme d'Attuazione del PAI;
- con Decreto del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po n. 316 è stata adottato il progetto di variante del "Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Po (PAI-Po) e del PGRA del distretto idrografico del fiume Po: Fiume Secchia da Lugo alla confluenza nel fiume Po e Torrente Tresinaro da Viano alla confluenza nel Fiume Secchia" e che alle aree interessate dal Progetto di aggiornamento in adozione e non ancora sottoposte alle disposizioni vincolanti stabilite dalle vigenti Norme di Attuazione del PAI- Po, si applicano misure temporanee di salvaguardia ai sensi dell'art. 65, comma 7 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. con i contenuti di cui alle lettere a) e b) dell'art.5 del citato decreto;

si esprime **parere favorevole** per quanto di competenza e si rilascia contestualmente Nulla Osta Idraulico ai sensi del RD n.523 del 25/07/1904 alle condizioni di seguito riportate.

- In relazione all'occupazione di aree demaniali, in particolare di pertinenza del Rio Lavacchiello (o Rio di Fogliano), Rio Valcavi, Rio Acque Chiare, nel comune di Reggio Emilia con attraversamenti stradali e in fase di cantierizzazione per i lavori, si dovrà richiedere la concessione al competente ufficio ARPAE SAC di Reggio Emilia.
- In adempimento all'art. 12 del RD 523/1904 è previsto a carico del concessionario la manutenzione ordinaria e straordinaria in corrispondenza dell'opera proposta, ivi compreso il mantenimento delle sezioni d'alveo in corrispondenza del manufatto, delle opere idrauliche di difesa esistenti, l'eliminazione di tutti gli ostacoli – materiale flottante – depositatosi nei pressi della struttura suddetta, riservandosi il Servizio scrivente, in qualità di Autorità idraulica competente, di richiedere direttamente la realizzazione di quegli interventi ritenuti necessari per il mantenimento della buona officiosità idraulica del corso d'acqua.
- In particolare, durante le fasi di cantierizzazione si dovrà porre attenzione affinché i mezzi d'opera, i materiali da costruzione accatastati o le opere provvisorie non siano trascinate dalla corrente e non costituiscano intralcio al buon regime delle acque. Dovrà inoltre sempre essere garantito l'accesso alle aree e alle opere in concessione al personale idraulico competente nonché a mezzi

e imprese da questo incaricate. Detti obblighi sussistono anche per eventuali futuri subentranti al concessionario.

- per quanto riguarda la sicurezza in relazione a possibili piene improvvise o eccezionali del corso d'acqua , dovranno essere predisposti tutti gli accorgimenti necessari affinché l'utilizzazione dell'area, ivi compresi gli accessi, ecc. possa avvenire senza pericolo alcuno per operatori ed eventuali fruitori dell'area stessa e degli accessi medesimi; è esclusa qualsiasi ipotesi, forma, causa di risarcimento o indennizzo per eventuali danni che dovessero essere causati, alle lavorazioni in corso o alle opere eseguite a causa di piene fluviali, frane, alluvioni o altre cause naturali;
- il concessionario è obbligato a posizionare in zona ben visibile, lato corso d'acqua, un cartello con l'indicazione degli estremi dell'atto di concessione rilasciato e la scadenza della stessa.

Distinti saluti.

Ing. Federica Pellegrini
(documento firmato digitalmente)

CC/MB

SM

ARPAE
Struttura Autorizzazioni e Concessioni
di Reggio Emilia

E p.c. Ireti S.p.A.

Oggetto: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art.27 bis del D.Lgs n.152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relative al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano Due Mastà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi nel Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia. Esiti della Conferenza di Servizi del 2 marzo 2022: richiesta di chiarimenti al Proponente e richiesta degli atti di assenso agli Enti.

[Rif. Reg. fascicolo n. 1317/16]

Parere ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 e seguenti

Con riferimento alla nota di cui all'oggetto, assunta agli atti con prot.n. PG.AT/2022/0002306 del 03/03/2022, si richiamano le precedenti note, da ultimo il prot. PG.AT/2021/0004092 del 29/04/2021.

Esaminata la documentazione a corredo dell'istanza, si esprime parere favorevole all'approvazione del progetto, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- le trasformazioni non interferiscano in alcun modo con le dotazioni del Servizio Idrico Integrato, con le connesse attività di manutenzione e realizzazione degli interventi;
- sia rispettata l'osservanza delle prescrizioni normative in merito allo scarico e smaltimento delle acque reflue e meteoriche;
- sia assicurato il rispetto delle aree di salvaguardia e delle zone di riserva della risorsa destinata al consumo umano;
- siano rispettate le indicazioni/prescrizioni del Gestore del SII e realizzate le opere a carico del richiedente, così come individuate nel prev. Ireti prot. RT-020945-2020-P.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento e si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Dirigente dell'Area
Servizio Idrico Integrato

Ing. Marialuisa Campani

Firmata digitalmente secondo le normative vigenti



Reggio Emilia

4/12/2020

Protocollo N.

RT020945-2020-P

Spett.le

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile,

Patrimonio ed Edilizia

C.so Garibaldi, 59

42121 REGGIO EMILIA

Pec:

provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

Alla c.a.

Arch. Francesca Guatteri

Responsabile del procedimento

E p.c. ing. Stefano Simonini

c/o POLITECNICA – Modena

Mail: ssimonini@politecnica.it

Segreteria: PROGETTAZIONE RETI GAS E SII

Oggetto: Tangenziale Fogliano – Due Maestà, Comune di Reggio Emilia – risoluzione interferenze gas e acqua – Richiesta mail da ing. Simonini ns Prot. n.ro RT046541-2020-A del 01/12/2020 - Preventivo di massima

Facendo seguito alla richiesta in oggetto di un preventivo di massima per la risoluzione delle interferenze tra la tangenziale in progetto e le ns reti gas e acqua, siamo con la presente a comunicarVi che il contributo a Vostro carico, comprensivo di fornitura delle tubazioni ed apparecchiature relative, la loro posa in opera, le opere di scavo, rinterro, ripristino, la fornitura di sabbia, ghiaia e compattato, ammonta a € 60.000,00, così ripartiti: rete gas € 41.700,00, rete acqua € 18.300,00.

La proposta indicata sopra si basa sul presupposto che le nuove condotte gas e acqua di via A. Frank, possano essere posate sul piano di campagna, a margine del rilevato stradale, in una fascia di esproprio della larghezza di 3 m escluso il fosso di scolo. Nel computo sono previsti anche 2 ricollegamenti alle nuove condotte di altrettante derivazioni di utenza gas e acqua.

Inoltre è prevista la sostituzione della porzione di condotta gas 4° specie (media pressione), interessata dal manufatto stradale, per essere ricollocata in guaina di acciaio e in direzione perpendicolare alla nuova viabilità.

La realizzazione dell'opera dovrà seguire il tracciamento e la realizzazione del rilevato stradale e precedere la posa dei cordoli e della pavimentazione bitumata poiché gli attraversamenti della nuova viabilità sono stati computati con scavo a sezione obbligata.

IRETI S.p.A.

Sede legale:
Via Piacenza, 54 – 16138 Genova

Registro imprese di Genova,
C.F. 01791490343
Capitale Sociale Euro 196.832.103,00 i.v.
REA: GE-481595 (CCIAA GE)

Società a Socio unico
Società partecipante al Gruppo IVA Iren
Partita IVA del Gruppo 02863660359

Società sottoposta a direzione
e coordinamento dell'unico socio Iren S.p.A.
C.F. 07129470014

Pec: ireti@pec.ireti.it
ireti.it
T010 5586664

Via Piacenza 54
16138 Genova
F010 5586284

Strada Pianezza 272/A
10151 Torino
F011 0703539

Via Schiantapetto 21
17100 Savona
F019 84017220

Strada S.Margherita 6/A
43123 Parma
F0521 248262

Strada Borgoforte 22
29122 Piacenza
F0523 615297

Via Nubi di Magellano 30
42123 Reggio Emilia
F0522 286246

Vogliate ritornarci copia della presente debitamente firmata per dare corso alla redazione del progetto esecutivo e del relativo preventivo impegnativo che dovrà essere accettato per poter iniziare i lavori.

L'emissione del preventivo impegnativo, è subordinata all'ottenimento delle concessioni di passaggio da parte degli Enti interessati e dei privati, proprietari dei terreni da attraversare. Eventuali oneri di servitù e danni, qui non contemplati, saranno inseriti nell'eventuale progetto definitivo.

Sempre a disposizione per ogni altra eventuale informazione, per la quale potrete rivolgerVi al ns. Tecnico presso il Centro Zona di Reggio Emilia, Mauro Franzoni - tel. 0522/297532, e-mail mauro.franzoni@ireti.it.

Cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

Il responsabile Ingegneria e Realizzazioni
Ing. Paolo Torassa

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paolo Torassa', with a stylized flourish at the end.



CONSORZIO di BONIFICA dell'EMILIA CENTRALE

Corso Garibaldi n. 42 42121 Reggio Emilia – Tel. 0522443211- Fax 0522443254- c.f. 91149320359
protocollo@pec.emiliacentrale.it

Spettabile
ARPAE
Struttura Autorizzazioni e Concessioni
di Reggio Emilia
piazza Gioberti, 4 - 42121 Reggio Emilia
aore@cert.arpa.emr.it

Rif: seg40373

Oggetto: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.lgs. n. 152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia – Pratica ARPAE SAC n. 32303/2020- Parere generale di compatibilità idraulica ambientale e per il rischio alluvioni di cui DGR 1300/2016

A seguito della presa visione delle integrazioni documentali pervenute a ottobre 2021 e riesaminata l'intera documentazione presente sul portale web della Regione Emilia-Romagna Servizio VIPSA, per quanto di competenza e fatti salvi diritti di terzi si esprime parere favorevole in merito alla compatibilità idraulica- ambientale degli interventi in progetto rispetto al reticolo idraulico e ai manufatti in gestione del Consorzio e si esprime al contempo parere positivo in merito alla compatibilità idraulica specifica per il rischio alluvioni di cui alla DGR 1300/2016 inerente al reticolo secondario di pianura in gestione del Consorzio. Al presente parere favorevole generale seguirà, sempre all'interno del procedimento di PAUR, l'emissione della Concessione per le opere di cui al RD 368/1904 dove saranno indicate eventuali prescrizioni di dettaglio necessarie per l'autorizzazione di ciascuna interferenza diretta con la rete consortile.

Cordiali saluti

IL DIRETTORE GENERALE
(Avv.to Domenico Turazza)
(Firmato digitalmente)

PEC

Spettabile
**Arpae – Struttura Autorizzazioni e Concessioni
di Reggio Emilia**
Piazza Gioberti, 4
42121 Reggio Emilia (RE)
aooe@cert.arpa.emr.it

p.c. Spettabile
Arpae
Via Po, 5
40139 Bologna (BO)
dirgen@cert.arpa.emr.it

Oggetto: **Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n.152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia. Invio parere.**

Con riferimento alla Vs. lettera inviata a mezzo posta elettronica certificata prot. num. 188229/2020 in data 28 dicembre 2020 ed alla relativa documentazione tecnica allegata, riguardante l'opera in oggetto nel territorio comunale di Reggio Emilia (RE), Vi segnaliamo che l'area interessata dal suddetto intervento è attraversata dai seguenti elettrodotti di nostra competenza:

| Tensione nominale (kV) | Denominazione | N. |
|---------------------------|----------------------|---------|
| 132 | Reggio Sud – Rubiera | 23104E1 |
| 132 | Reggio Sud – Rubiera | 23660B1 |

Premettiamo che nella progettazione di opere di qualsiasi natura in prossimità dei nostri elettrodotti è necessario tener conto della seguente normativa:

1. d.m. 21 marzo 1988, n. 449 (G.U. 5 aprile 1988, n. 79, S.O.) e s.m.i. "Approvazione delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee aeree esterne";
2. legge 22 febbraio 2001, n. 36 (G.U. 7 marzo 2001, n.55) "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici e elettromagnetici";

3. d.p.c.m. 8 luglio 2003 (G.U. 29 agosto 2003, n.200) "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti";
4. d.lgs. 9 aprile 2008, n.81 (G.U. 30 aprile 2008, n.101, S.O. n. 108) e s.m.i. "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro".

Ricordiamo che ogni modifica di volume e/o ogni cambiamento di destinazione d'uso delle aree esistenti, dovranno necessariamente risultare compatibili con i suddetti elettrodotti e, in particolare, dovrà essere rispettata la vigente normativa in materia di distanze tra edifici o luoghi di prolungata permanenza umana e conduttori elettrici, di seguito meglio specificata.

Nel merito vi precisiamo che, in base al DM 21.03.1988 n. 449 art. 2.1.06 a), deve essere mantenuta una distanza dai conduttori al piano della strada pari ad almeno 8,98 metri. Inoltre i sostegni e relative fondazioni non devono avere alcun punto fuori terra ad una distanza orizzontale dalle opere in oggetto, espressa in metri, inferiore a 7 metri.

Precisiamo poi che il progetto definitivo dovrà essere redatto tenendo conto delle seguenti ulteriori condizioni e prescrizioni:

- i terreni attraversati dalla linea sono soggetti a servitù di elettrodotto che, all'interno della fascia di terreno asservita, ne limitano espressamente l'uso, consentendo solo attività e opere che non siano di ostacolo all'esercizio e alla manutenzione della linea stessa;
- eventuali modifiche dei livelli del terreno non dovranno interessare in alcun modo le aree sottostanti i conduttori e le aree attorno ai sostegni;
- eventuali fabbricati, in ogni caso, non dovranno essere destinati a deposito di materiale infiammabile, esplosivo o di stoccaggio di oli minerali, né dovranno arrecare disturbo, in alcun modo, all'esercizio della rete e non dovranno essere costituite piazzole destinate a deposito di gas a distanza inferiore a quelle previste dalla legge;
- l'eventuale piantumazione di piante e/o l'installazione di torri e lampioni di illuminazione dovrà essere conforme a quanto previsto dal d.m. 449/1988 sopra richiamato (tenuto conto, tra l'altro, dello sbandamento dei conduttori e della catenaria assunta da questi alla temperatura di 40 °C) e dalla norma CEI 64-7 ed a quanto previsto dall'art. 83 del d.lgs. 81/2008;
- per quanto riguarda la realizzazione di parcheggi, recinzioni metalliche ed opere varie, Vi precisiamo che i sostegni delle linee elettriche sono muniti di impianti di messa a terra e pertanto soggetti, in condizioni normali di esercizio, a dispersione di corrente; dovranno pertanto essere adottati tutti gli accorgimenti atti ad evitare il trasferimento a distanza, attraverso materiali metallici, dei potenziali originati dal normale funzionamento degli elettrodotti.

Stante quanto sopra, in relazione alla documentazione tecnica ricevuta, per quanto di nostra competenza, Nulla Osta alla realizzazione dell'intervento in oggetto, fatto salvo l'obbligo di inviarci copia della documentazione di As Built a lavori ultimati.

Vi segnaliamo infine che i nostri conduttori sono da ritenersi costantemente alimentati alla tensione nominale di 132.000 V e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt. 83 e 117 del d.lgs. 81/2008), in questo caso 5 m, e dalle Norme CEI EN 50110 e CEI 11-27, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili (con particolare riguardo all'utilizzo di mezzi d'opera e gru), costituisce pericolo mortale.

Resta inteso, in ogni modo, che decliniamo fin d'ora qualsiasi responsabilità in ordine a danni che dovessero derivare, a persone o cose, per il mancato rispetto delle prescrizioni sopra citate.

Per eventuali informazioni e chiarimenti i riferimenti sono:

Cavazzoni Mirco (0521 557919 - 320 4183299 - mirco.cavazzoni@terna.it)

Cordiali saluti.

**Unità Impianti Parma
Il Responsabile
(Ing. Andrea Tramonti)**

Firmato digitalmente da
Andrea Tramonti

Data e ora della firma: 02/02/2021 15:41:53

Copia a: DTNE-FI, FI-CTE.

FI-UIPR_FS/mc

Unità Impianti Parma - Strada Tronchi, 51A - 43125 Parma - Italia - Tel. +39 0521557900 - Fax +39 052155791



COMANDO MILITARE ESERCITO "Emilia Romagna"

NULLA OSTA N. 202-21

ESAMINATA

la documentazione progettuale della Provincia di Reggio Emilia pervenuta dalla ARPAE Emilia-Romagna Struttura Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di Reggio Emilia, con sede legale in P.zza Gioberti n. 4 42121 Reggio Emilia, trasmessa tramite pec prot. n PGRE 10226/2018 in data 06 agosto 2018 e le integrazioni pervenute con pec prot PGRE 19513/2021 in data 08 febbraio 2021, avente oggetto: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia - Pubblicazione Avviso al Pubblico.
[Rif. Reg. fascicolo n. 1317/16]. Pratica Sinadoc: 32303/2020;

ACQUISTO

- il parere favorevole del Comando Forze Operative Nord;
- il parere favorevole del Comando 1° Regione Aerea;
- il parere favorevole del Comando Marittimo Nord;
- il parere favorevole del 6° Reparto Infrastrutture;

RILASCIO

il

NULLA OSTA INTERFORZE

alla realizzazione dell'opera, di cui all'istanza in argomento, senza l'imposizione di particolari vincoli.

Bologna, 28 MAG, 2021

IL COMANDANTE in s.v.

Col. t. (lrm.) GISSMI Fabrizio GHIRETTI

Il presente documento è copia informatica conforme al documento amministrativo analogico da cui è tratta (art 23ter/3 D.Lgs. 82/2005 e art. 10/1 DPCM 13/11/2014 il cui Originale è custodito dalla UO PLASM-LOG.



COMANDO MARITTIMO NORD

Ufficio Infrastrutture e demanio

Indirizzo Telegrafico: MARINA NORD LA SPEZIA

e-mail pei: marina.nord@marina.difesa.it

e-mail pec: marina.nord@postacert.difesa.it

Protocollo

M_D MARNORD0006005

data

23/02/2021 09.18

pr. di c.: Sc. 1^ cl. Codazzo Luca - 0187784344

luca.codazzo@marina.difesa.it

Allegati nr.

//

Al. COMANDO PROVINCIALE DEI VIGILI DEL FUOCO DI REGGIO EMILIA (PEC)

e, per conoscenza:

PREFETTURA DI REGGIO EMILIA (PEC)

MARISTAT 4° REP. INFR. E LOG. - (PEC)

MARICOMLOG NAPOLI (PEC)

COMANDO MILITARE ESERCITO EMILIA ROMAGNA -BOLOGNA (PEC)

AGENZIA REGIONALE PER LA PREVENZIONE L'AMBIENTE E L'ENERGIA (RE) (PEC)

Argomento:

Progetto denominato “Tangenziale di Fogliano – Due Maestà” da realizzarsi nel Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano.

Riferimenti:

- a. foglio n° 188229 del 28 dicembre 2020 dell'ARPAE di Reggio Emilia (*non a tutti*);
- b. foglio n° 19513 del 08 febbraio 2021 dell'ARPAE di Reggio Emilia (*non a tutti*);
- c. foglio n° 6681 del 10 febbraio 2021 della Prefettura di Reggio Emilia (atto di nomina R.U.) (*non a tutti*).

Esaminata la documentazione tecnica in riferimento, in considerazione della nomina cui al foglio in riferimento c), sotto il profilo demaniale, nulla osta ai soli fini militari e per quanto di competenza di questo Comando Marittimo all'impianto in argomento, non ravvisando impedimenti o contrasti con gli interessi della Marina Militare.

Tenuto conto della tipologia di lavori, si ritiene comunque opportuno che la Società richiedente, nel realizzarli, effettui le dovute indagini preliminari esplorative ed adotti tutte le precauzioni necessarie in materia.

d'ordine

**IL CAPO SEZIONE TUTELA AMBIENTALE
(C.F. Alessandro BERTOLOTTO)**

Documento firmato digitalmente



Aeronautica Militare
Comando 1^a Regione Aerea

P.d.C. Dott.ssa Campanella-02/73902041

**COMANDO MILITARE ESERCITO
EMILIA ROMAGNA
VIA URBANA, 8
40100 BOLOGNA**

OGGETTO: *Prat. 1015/2018/CS: TANGENZIALE DI FOGLIANO E DUE MAESTA' NEL COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA – Conferenza dei Servizi.*

e. per conoscenza:

COMANDO LOGISTICO – Serv. Infrastrutture - V. le Università, 4 – 00185

ROMA

ARPAE - P.zza Gioberti, 4 - 42121

REGGIO EMILIA

VIPSA

BOLOGNA

101° S.T.D.I.

PARMA

Seguito: a) Foglio N. M_D.AMI001/ 19757 datato 30/11/2018;
b) Foglio N. M_D.AMI001/4925 datato 05/03/2021;
c) Foglio N. M_D.ANO004/1197 datato 28/09/2021.

Riferimento: Foglio N. 24986 datato 15/02/2022.

1. *In merito alla comunicazione di indizione della conferenza dei servizi pervenuta con il foglio in riferimento, si conferma il Nulla Osta demaniale che questa F.A. ha espresso con i fogli a seguito.*
2. *Per quanto attiene alle interferenze con l'Oleodotto Militare, riscontrate con il foglio a seguito a), il richiedente dovrà attenersi alle indicazioni contenute ai punti 1 e 2 del foglio a seguito c), ad ogni buon fine allegato in copia.*

d'ordine

IL CAPO UFFICIO TERR. E PATRIMONIO f.f.
(T.Col. G.A.r.n. Francesco FRACASSI)



Aeronautica Militare
101° Servizio Tecnico Distaccato Infrastrutture
Sezione Lavori Fuori Sede
PARMA

43100 Aeroporto Parma

Telefono / Fax 0521/932527

Milo, Di Vito Alessandro

Spett. **Provincia di Reggio Emilia**

Corso Garibaldi, 59

42121, Reggio Emilia (RE)provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

Protocollo n° M_D ANO004 / _____

Allegati:

OGGETTO: DEM/RSO/748- NIPS – Attraversamento Oleo POL Ø6", tratto COLLECCHIO CE-SENA dalla S.P. di Cavriago al S.P. di Salvaterra per realizzazione della nuova tangenziale di Fogliano – Comune di Reggio Emilia (RE) fgl 254 mapp.135:

- Realizzazione tangenziale (STD/POL/080);
- Realizzazione pista di servizio (Beole ripartitrici STD/POL/090));

Richiedente: **Provincia di Reggio Emilia**

e per conoscenza

Al Comando Rete POL**=SEDE=****Alla Società I.G. & O.M. S.p.A.****=SEDE=****Al 1° Reparto Genio A. M. – Ufficio Lavori****Villafranca di Verona (VR)**

1. Esaminata la documentazione presentata dall' *Amministrazione Provinciale di Reggio Emilia* il 6 maggio 2021, preso atto del benestare operativo del Comando Rete POL nonché del gestore Società I.G.O.M. S.p.A., si esprime il proprio nulla osta agli interventi richiesti in oggetto condizionato alla protezione della condotta con beole ripartitrici in corrispondenza dello stradello di servizio.
2. Nel contempo si precisa che l'inizio effettivo delle opere dovrà essere coordinata con lo scrivente al fine di programmare le attività in sicurezza.
3. Si resta in attesa di comunicazione in merito.

IL CAPO S.T.D.I.

(T.Col. G.A.r.n. IACUELLI ing. Gianmaria)

Parma 18/03/2021

Prot.: RT006288-2021-P

Spett. li

ARPAE

Piazza Gioberti, 4

42121 Reggio Emilia

aoore@cert.arpa.emr.it

ATERSIR

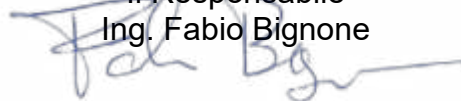
dgatersir@pec.atersir.emr.it

Oggetto: pratica 32303/2020 – Tangenziale di Fogliano – Due Maestà – Comune di Reggio Emilia.

Relativamente all'oggetto, esaminata la documentazione di progetto disponibile, si esprime parere favorevole di fattibilità.

Distinti saluti.

UO Pianificazione Operativa, Reporting e Permessi
Il Responsabile
Ing. Fabio Bignone



Scaravelli

IRETI S.p.A.

Sede legale:
Via Piacenza, 54 – 16138 Genova

Registro imprese di Genova,
C.F. 01791490343
Capitale Sociale Euro 196.832.103.00 i.v.
REA: GE-481595 (CCIAA GE)

Società a Socio unico
Società partecipante al Gruppo IVA Iren
Partita IVA del Gruppo 02863660359

Società sottoposta a direzione
e coordinamento dell'unico socio Iren S.p.A.
C.F. 07129470014

Pec: ireti@pec.ireti.it
ireti.it
T010 5586664

Via Piacenza 54
16138 **Genova**
F010 5586284

Strada Pianezza 272/A
10151 **Torino**
F011 0703539

Via Schiantapetto 21
17100 **Savona**
F019 84017220

Strada S.Margherita 6/A
43123 **Parma**
F0521 248262

Strada Borgoforte 22
29122 **Piacenza**
F0523 615297

Via Nubi di Magellano 30
42123 **Reggio Emilia**
F0522 286246



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP.
LOMBARDIA – EMILIA ROMAGNA
Sede Coordinata di Bologna

P.zza dell'VIII agosto, 26 - 40126 Bologna

Ufficio 3 Tecnico Interregionale

Sezione Territorio e Urbanistica

Pec: oopplombardiaemilia-uff3@pec.mit.gov.it

Alla Regione Emilia Romagna

- Direzione Generale Cura del Territorio e dell'ambiente
DGCTA@postacert.Regione.Emilia-Romagna.it
- Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile
TrasportoPubblico@postacert.regione.emilia-romagna.it
- Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna
segrprn@postacert.regione.emilia-romagna.it
- Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

All' Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti

dgatersir@pec.atersir.emr.it

All' Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile

Servizio sicurezza territoriale e protezione civile
Reggio Emilia
stpc.reggioemilia@postacert.regione.emilia-romagna.it

Alla Provincia di Reggio Emilia

- Servizio Pianificazione Territoriale
- Servizio Infrastrutture, mobilità sostenibile, patrimonio ed edilizia
provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

Al Comune di Reggio Emilia

comune.reggioemilia@pec.municipio.re.it

All' AUSL

Servizio Igiene e Sanità Pubblica Azienda USL di Reggio Emilia
sanitapubblica@pec.ausl.re.it

A Terna S.p.A. - Rete Elettrica Nazionale

ternareteitaliaspa@pec.terna.it

Ad ARPAE

Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia
aoore@cert.arpa.emr.it

E p.c.

Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

mbac-sabap-bo@mailcert.beniculturali.it

Al 6^ Reparto Infrastrutture

Ufficio Demanio e Servizi Militari
infrastrutture_bologna@postacert.difesa.it

All' Aeronautica Militare

Comando 1^ Regione Aerea – Reparto Territorio e Patrimonio
aeroregione1@postacert.difesa.it

Al Comando Militare Esercito Emilia-Romagna

Ufficio Personale, Logistico e Servizi Militari
cdo_rfc_emilia_rom@postacert.difesa.it

Al Comando Trasporti e Materiali

Reparto Trasporti – Ufficio movimenti e Trasporti
comlog@postacert.difesa.it

Al Comando Forze Operative Nord-Est

Ufficio Demanio e Servizi Militari
comfopnord@postacert.difesa.it

Al Comando Marittimo Nord-Est

Ufficio Demanio Infrastrutture
marina.nord@postacert.difesa.it

Alla Prefettura U.T.G. di Reggio Emilia

protocollo.prefre@pec.interno.it

Ad ARPAE

Sezione Reggio Emilia
aoore@cert.arpa.emr.it

Al Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale

protocollo@pec.emiliacentrale.it

A Telecom

telecomitalia@pec.telecomitalia.it

Ad E-DISTRIBUZIONE SPA

Infrastrutture e Reti Italia Macro Area territoriale Nord-Est - Zona di Reggio Emilia-

A **FER s.r.l.**
fer@legalmail.it

Modena
e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

A **SNAM**
Distretto Centro Orientale Centro di Reggio Emilia
centroreggioemilia@pec.snam.it

Ad **IRETI S.p.A.**
Servizi tecnici territoriali
ireti@pec.ireti.it

OGGETTO: Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art 27 bis del D.Lgs n. 152/2006 che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli altri atti di assenso relativi al progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia – Convocazione della prima Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.Lgs. 152/2006.
[Rif. Reg. fascicolo n. 1317/16]

Facendo seguito alla nota prot. 160428 del 18/10/2021 di codesta Agenzia con cui è stata indetta la Conferenza di Servizi, ai sensi ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.Lgs. 152/2006, per il rilascio del Provvedimento autorizzatorio unico regionale che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) e gli atti di assenso necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto in oggetto, si rappresenta che questo Provveditorato è competente esclusivamente per i procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale da eseguirsi nell'ambito dell'Intesa Stato-Regione, ai sensi del D.P.R. n.383/1994, ricomprese all'interno dei limiti territoriali regionali, così come stabilito dalla Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 26 del 27 gennaio 2005.

Per quanto sopra riportato, questo Istituto non parteciperà ai lavori della Conferenza.

IL DIRIGENTE
(Ing. Quirico Goffredo)
Firmato digitalmente

Il Responsabile della Sezione: Ing. Cinzia Gatto
L'Estensore: Ing. Raffaella Angelillis



energy to inspire the world

Reggio Emilia, 04/01/2021
Prot. DI-CEOR/C.RE/LAG n.289

EAM 27204

Spett.
ARPAE – EMILIA ROMAGNA
REGGIO EMILIA
Strutture Autorizzazioni e Concessioni
Piazza Gioberti, 4
42121 REGGIO EMILIA
Pec: aoore@cert.arpa.emr.it

Oggetto: Provvedimento autorizzatorio unico regionale che comprende il provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) per progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano. Proponente: Provincia di Reggio Emilia. Richiesta verifica della completezza documentale.

Verifica interferenze con linee ed impianti Snam

Con riferimento alla Vostra PEC pratica n. 32303/2020 del 28/12/2020, preceduta da Vostra PEC pratica 23394/2018 del 06/08/2018 pari oggetto e successiva nostra nota DI-CEOR/C.RE/LAG n.115 del 27/08/2018, Vi confermiamo che, sulla base della documentazione progettuale da Voi inoltrata, è emerso che le opere ed i lavori di che trattasi NON interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società.

Ad ogni buon fine, in considerazione della peculiare attività svolta dalla scrivente Società, inerente il trasporto del gas naturale ad alta pressione, è necessario, qualora venissero apportate modifiche o varianti al progetto analizzato, che la scrivente Società venga nuovamente interessata affinché possa valutare eventuali interferenze del nuovo progetto con i propri impianti in esercizio.

Nella convinzione di avere apportato il nostro contributo ai lavori della Conferenza dei Servizi, Vi significhiamo che i nostri uffici del Centro di Reggio Emilia, competente per territorio, restano a Vs. disposizione (tel. 0522-558050) per eventuali chiarimenti e per necessità in merito agli argomenti trattati.

Distinti saluti.

Business Unit Asset Italia
Trasporto
Centro di Reggio Emilia
Distretto Centro Orientale

Manager
Baldassare Lo Iacono

Snam Rete Gas S.p.A.
Centro di Reggio Emilia
Via Louis Pasteur 10/A
42122- Reggio Emilia
Tel. 0522-558050
www.snam.it
Pec. centroreggioemilia@pec.snam.it
Chiama Prima di Scavare numero verde
(800.900.010)

Snam Rete Gas S.p.A.
Sede legale: San Donato Milanese (MI), Piazza Santa Barbara, 7
Capitale sociale Euro 1.200.000.000,00 i.v.
Codice Fiscale e iscrizione al Registro Imprese della CCIAA
di Milano, Monza Brianza, Lodi n. 10238291008
R.E.A. Milano n. 1964271, Partita IVA n. 10238291008
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di snam
S.p.A.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Cristina Govoni, Responsabile di SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE, Sostituito in applicazione dell'art. 46 comma 3 della L.R. 43/01 e della Delibera 324/2022 art. 29 comma 2 che stabilisce che le funzioni relative ad una struttura temporaneamente priva di titolare competono al dirigente sovraordinato esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/815

IN FEDE

Cristina Govoni

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, sostituito dal Responsabile del Settore tutela dell'Ambiente e Economia circolare, Dott.ssa Cristina Govoni (PG/2022/0330084.I del 04.04.2022).

esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/815

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 770 del 16/05/2022

Seduta Num. 23

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi