

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 9950 del 25/05/2022 BOLOGNA

Proposta:	DPG/2022/10319 del 23/05/2022
Struttura proponente:	SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE
Oggetto:	LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO DI "SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO AI KM 88+341 E 89+088 INSISTENTI LUNGO LA LINEA ALESSANDRIA-PIACENZA NELLA FRAZIONE DI SAN NICOLÒ IN COMUNE DI ROTTOFRENO(PC) MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI OPERE SOSTITUTIVE" LOCALIZZATO A SAN NICOLÒ NEL COMUNE DI ROTTOFRENO(PC), PROPOSTO DA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
Autorità emanante:	IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI 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 Responsabile di SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE, CRISTINA GOVONI
Firmatario:	CRISTINA GOVONI in qualità di Responsabile di settore
Responsabile del procedimento:	Cristina Govoni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Investimenti, con sede legale a Roma(RM), ha presentato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al progetto di "soppressione dei passaggi a livello ai km 88+341e 89+088 insistenti lungo la linea Alessandria-Piacenza nella frazione di San Nicolò in Comune di Rottofreno(PC) mediante la realizzazione di opere sostitutive "localizzato a San Nicolò nel comune di Rottofreno(PC), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2022.106280del 07 febbraio 2022) e all'ARPAE di Piacenza;

in applicazione della l.r. 13/2015 *"riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della l.r. 4/2018 sono della Regione Emilia-Romagna che le esercita previa istruttoria di ARPAE;

nel caso di specie il responsabile di tale fase è il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE di Piacenza che, terminata l'istruttoria del progetto in oggetto, ha inviato la Relazione conclusiva per la procedura di verifica acquisita con nota prot. PG.2022.424093 del 2 maggio 2022; la Regione Emilia-Romagna nella figura della Posizione Organizzativa di riferimento con deleghe dirigenziali dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni provvede alla formalizzazione dell'atto dirigenziale per la successiva assunzione da parte del dirigente regionale;

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

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

il progetto ha lo scopo di incrementare la sicurezza della linea ferroviaria e della circolazione stradale, attraverso l'eliminazione di due passaggi a livello attualmente presenti lungo un tratto di ferrovia di circa 750 m. Oltre alle opere da

eseguire in corrispondenza dei passaggi a livello soppressi, l'intervento comporta la realizzazione di nuove infrastrutture per riequilibrare la viabilità in seguito all'eliminazione degli attraversamenti della ferrovia;

con nota del Servizio VIPSA della Regione Emilia - Romagna, attualmente denominato Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, (prot. n. PG.2022.127124 dell'11 febbraio 2022) sono state richieste integrazioni al progetto presentato;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste che sono state acquisite al prot. n. PG.2022.203768 del 28 febbraio 2022;

con nota di ARPAE di Piacenza (prot. PG.2022.226785 del 4 marzo 2022), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della pubblicazione del progetto presentato, sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>;

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

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

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 30 giorni consecutivi a far data dal 7 marzo 2022, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini;

durante tale periodo sono stati acquisiti i seguenti pareri da parte degli Enti interessati alla realizzazione del progetto:

1. parere della Soprintendenza per i Beni Architettonici e il Paesaggio per le Province di Parma e Piacenza acquisito agli atti con prot. PG.2022.272672 del 17 marzo 2022;
2. parere del Comune di Rottofreno acquisito agli atti con prot. Arpae PG.2022.51411 in data 28 marzo 2022;

3. parere del Consorzio di Bonifica di Piacenza acquisito agli atti con prot. Arpae PG.2022.55142 del 01 aprile 2022;

4. parere della Provincia di Piacenza acquisito agli atti con prot. Arpae PG.2022.63960 del 15 aprile 2022;

il proponente ha inviato chiarimenti volontari in data 29 aprile 2022 acquisiti al prot. PG.2022.418944;

CONSIDERATO CHE:

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

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE:

l'intervento interessa un tratto di rete ferroviaria esistente, facente parte della linea Piacenza-Alessandria, di lunghezza pari a 750 m, ricadente nella frazione di San Nicolò nel Comune di Rottofreno;

attualmente, lungo tale tratto di linea ferroviaria sono presenti n. 2 passaggi a livello rispettivamente al Km 88+341 ed al km 89+088. Il progetto prevede la soppressione di tali attraversamenti e la realizzazione di nuove infrastrutture che hanno come obiettivo quello di riequilibrare la viabilità esistente;

gli obiettivi del progetto sono:

- la messa in sicurezza della linea ferroviaria, in quanto la presenza di passaggi a livello rappresenta una delle principali cause di sinistri sulle reti ferroviarie;
- il miglioramento della viabilità esistente;
- il miglioramento della qualità dell'aria in seguito al mancato stazionamento dei veicoli in corrispondenza dei passaggi a livello;

il progetto prevede i seguenti interventi:

- in via Riscassi, la realizzazione di un sottopasso carrabile e di una strada di categoria C2 (strada extraurbana secondaria), parallela alla linea ferroviaria esistente, con raccordo su via Calendasco - S.P.13, in corrispondenza del passaggio a livello soppresso al km 88+341;
- al km 88+341, la soppressione del passaggio a livello esistente con la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale;

- al km 89+088, la soppressione del passaggio a livello esistente con modifica della viabilità su via Fornace;

interventi previsti in via Riscassi

il sito di intervento è ubicato nella zona industriale a circa 500 m dal centro abitato di San Nicolò, via Riscassi è una strada di circa 300 m che si percorre in direzione nord a partire dall'intersezione sulla S.P. 10 (via Emilia Ovest), ad essa perpendicolare e termina, senza sbocco veicolare, in corrispondenza della linea ferroviaria. La strada serve le attività produttive ivi insediate;

con gli interventi in progetto, sarà realizzata una rotatoria sulla S.P.10 e la strada esistente passerà da una categoria F (strada locale) ad una categoria C (strada extraurbana). A circa 170 m dalla rotatoria comincerà ascendere con pendenza del 7% per arrivare, dopo circa 95 m, in sottopasso di tipo carrabile, situato ad una quota di 7,5 m al di sotto della linea ferroviaria. Superato il sottopasso, il tracciato stradale risalirà sviluppandosi per un tratto curvilineo. Lo sviluppo planimetrico sarà in rilevato ed in parallelo alla linea ferroviaria esistente e si andrà a raccordare con il tracciato stradale esistente, su via Calendasco;

per il tratto in rilevato, si stima l'utilizzo di un quantitativo di materiale pari a circa 14.000 mc con un consumo di suolo stimato pari a 1,40 ettari (escluso il consumo temporaneo e reversibile per le aree che saranno adibite a cantiere). Tali aree saranno espropriate come riportato all'interno del piano particellare di esproprio;

per la realizzazione del sottopasso carrabile sono previsti circa 8.500 mc di scavo. Sarà costituito da una struttura scatolare in c.a.;

interventi previsti al km 88+341

il passaggio a livello verrà soppresso mediante la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale, avente piano di calpestio ad una quota di 3,80 m al di sotto della linea ferroviaria. Per arrivare a tale quota, sono previste due rampe, a sud ed a nord della ferrovia (con pendenza del 10%), le quali saranno ricavate sul sedime della strada esistente. Per la realizzazione del sottopasso ciclopedonale, sono previsti circa 1.320 mc di scavo. Sarà costituito da una struttura scatolare in c.a.;

interventi previsti al km 89+088 (via Fornace)

il passaggio a livello che verrà soppresso al Km 89+088 è un'intersezione tra la linea ferroviaria e Via Fornace. Non sono

previste opere di scavalco o sottovia in sostituzione, ma la rimozione dell'apparato di chiusura e la posa di nuove barriere e segnaletica idonea. Tale scelta è dettata dalla presenza di fabbricati privati costruiti sul filo della sede stradale che non permette di realizzare tali opere se non previa demolizione degli stessi. Inoltre, nell'ambito della realizzazione degli interventi sopra descritti, sono previste le seguenti opere:

opere di sostegno

sono strutture in c.a. di sostegno dei fronti di scavo che si dovranno realizzare per contenere quanto più possibile lo scavo entro il sedime stradale data la presenza di una forte urbanizzazione sia in via Calendasco, sia in via Riscassi. Tali strutture dovranno garantire che i manufatti posti nell'intorno delle aree di scavo non subiscano danneggiamenti. In particolare, su via Calendasco si ha una fitta presenza di edifici ad uso residenziale ed una viabilità locale molto prossima alle aree di cantiere. Mentre su via Riscassi, le altezze dei fronti di scavo sono elevate, per il fatto che il sottopasso carrabile presenta un'altezza doppia rispetto a quello ciclopeditone;

fondazioni dei sottopassi

per quanto riguarda le opere in fondazione per i manufatti scatolari in c.a. dei sottopassi, è prevista la realizzazione di una platea in c.a.;

sistemi di depressione forzata della falda

durante le operazioni di scavo per la realizzazione dei sottopassi, è prevista una possibile interferenza con la falda acquifera superficiale, che andrà gestita anche durante la fase di esercizio, in quanto i manufatti scatolari in c.a. dei sottopassi, si collocheranno per alcuni metri in falda freatica;

i manufatti sotto binario saranno realizzati con materiali e metodologie tali da conseguire la loro impermeabilità, al fine di isolare la falda da eventuali contaminazioni, e di impedire all'acqua di penetrare all'interno del sottovia e del sottopasso. Le acque prodotte attraverso i sistemi di aggettamento, in fase di cantiere, e i sistemi di depressione della falda (tipo well-point) in fase di esercizio, saranno convogliate in apposite vasche di raccolta, trattate e successivamente convogliate nelle reti a tale scopo predisposte;

vasche di raccolta acque di prima pioggia

le acque di prima pioggia della sede stradale saranno raccolte mediante un sistema di caditoie e canalizzazioni e verranno convogliate all'interno di vasche volano. È previsto un

trattamento finale, prima della loro immissione in corpo idrico superficiale, mediante fasi di sedimentazione e filtrazione;

nelle vasche volano, destinate alla raccolta delle acque di prima pioggia della sede stradale, verranno convogliate, mediante impianto di sollevamento, anche le acque meteoriche raccolte all'interno dei due sottopassi, dopo un eventuale ritardo di immissione in rete, e successivo recapito in corpo idrico superficiale;

interventi di minimizzazione dell'impatto e valorizzazione paesaggistica

al fine di compensare la sottrazione di superfici, i tratti di strada locale che verranno dismessi, saranno smantellati e verrà ripristinata la continuità naturalistica e paesaggistica;

viene prevista la rimozione di tutta la sovrastruttura stradale, di guardrail, segnali stradali e recinzioni, oltre che dei manufatti dei passaggi a livello, e la successiva collocazione di terreno vegetale con piantumazione di alberi, arbusti locali e semina di essenze erbacee;

viene proposto di progettare la nuova viabilità tenendo conto degli spazi aggiuntivi al fine di ospitare, in futuro, una pista ciclabile;

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

inquadramento territoriale

interventi in Via Riscassi: l'intervento andrà ad interferire con la rete elettrica di media tensione e si trova in prossimità di un tronco aereo di alta tensione. L'intervento interferirà, inoltre, con la rete gas a media pressione. Il tracciato della strada di collegamento tra via Riscassi e via Calendasco ricade parzialmente all'interno della fascia di rispetto della linea ferroviaria. Infine, pur essendo presente negli strumenti di pianificazione territoriale, il tracciato della nuova strada extraurbana C2 risulta parzialmente alternativo rispetto ad essi;

interventi al km 88+341: l'intervento andrà ad interferire con il corso del canale di bonifica. Il tracciato della nuova infrastruttura viaria e la modifica di quella esistente ricadono all'interno della fascia di rispetto della linea ferroviaria;

interventi al km 89+088: il tracciato della nuova infrastruttura viaria e la modifica di quella esistente ricadono all'interno della fascia di rispetto della linea ferroviaria;

emissioni in atmosfera

rispetto alla matrice aria si evidenzia che gli impatti derivano principalmente dal traffico veicolare e dalle attività di cantiere;

i dati disponibili relativi al traffico veicolare del Comune di Rottofreno si limitano al passaggio di veicoli sulle vie principali di cui la più vicina alle aree interessate al progetto è la via Emilia Ovest dove viene indicato (con dati fermi al 2009) un passaggio al giorno di 7473 veicoli in direzione Castel San Giovanni e di 7683 verso Piacenza. In condizioni di esercizio, non sono previsti incrementi dei volumi di traffico;

per quanto riguarda le emissioni inquinanti durante la fase di cantiere, esse saranno determinate dall'impiego di mezzi d'opera, quali camion per il trasporto degli inerti, escavatori e ruspe per il movimento terra e per le operazioni di demolizione/scavo. Si potrà avere un locale e temporaneo peggioramento della qualità dell'aria;

consumo di suolo e sottosuolo

per la realizzazione del nuovo tracciato stradale a nord della linea ferroviaria, si prevede un consumo di superfici agricole limitatamente alla costruzione della nuova sezione stradale. Si stima un consumo di suolo permanente pari a 1,40 ettari (escluso il consumo temporaneo e reversibile per le aree che saranno adibite a cantiere);

per la realizzazione del sottopasso ciclopedonale in via Calendasco, sono previsti 1.320 mc di materiale escavato, mentre per la realizzazione del sottopasso carrabile in via Riscassi, sono previsti 8.500 mc, per un totale di 9.820mc;

emissioni acustiche

il Comune di Rottofreno è dotato di "zonizzazione acustica comunale", in tale piano l'area in oggetto interessata dall'intervento ricade in classe IV "Aree di intensa attività umana". Lo sviluppo della viabilità a progetto è già previsto dal PSC di Rottofreno;

per la valutazione della matrice rumore, sono state considerate le norme per la prevenzione ed il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture stradali;

non è stata fatta una valutazione previsionale di impatto acustico ante e post-intervento, ma sono stati messi in evidenza i possibili impatti sulla matrice rumore, indotti dal traffico veicolare e dalle attività di cantiere;

gli interventi progettati non interessano tratti di infrastrutture direttamente a contatto con recettori sensibili;

l'impatto è rappresentato principalmente dalle emissioni acustiche prodotte dai mezzi d'opera impiegati per la realizzazione degli scavi, delle demolizioni e movimentazioni di materie per la costruzione dei sottopassi. Da tenere in considerazione anche le vibrazioni prodotte, considerando che l'intervento si svolgerà in aree antropizzate del territorio, anche se in assenza di recettori sensibili;

scarichi idrici

la gestione delle acque interesserà sia la fase di cantiere e sia la fase di esercizio delle infrastrutture;

nella fase di cantiere la gestione riguarderà le acque meteoriche, le acque provenienti dalle lavorazioni, dal lavaggio dei mezzi e delle aree di cantiere. Sono previsti dei sistemi di regimazione idraulica che consentono la raccolta di tali acque, che saranno convogliate nell'unità di trattamento generale;

durante alcune lavorazioni, ad esempio le attività di scavo, si possono generare acque di perforazione che possono contenere additivi. Saranno opportunamente raccolte e smaltite come rifiuto presso centri autorizzati. Anche le acque di aggettamento saranno opportunamente regimate e successivamente trattate prima del loro rilascio in corpo idrico superficiale;

durante la fase di esercizio, la gestione delle acque meteoriche derivanti dalla sede stradale avviene mediante un sistema di caditoie e successivo convogliamento, mediante canalizzazioni e fossi, in apposite vasche volano. In particolare, si prevede il trattamento delle acque di prima pioggia mediante la sedimentazione dei solidi, ricchi di inquinanti, e la filtrazione di oli ed idrocarburi con appositi filtri a coalescenza;

qualora il reticolo idrico, soprattutto in presenza di eventi meteorici eccezionali, non fosse in grado di smaltire il carico idraulico in eccesso, come intervento di mitigazione suggerito dal PSC, le acque bianche dovranno essere laminate prima di essere inviate nei corpi idrici superficiali, garantendo condizioni di invarianza idraulica rispetto allo stato attuale delle aree di intervento. La laminazione potrà essere ottenuta mediante il sovradimensionamento delle condutture e/o realizzazione di vasche di laminazione opportunamente dimensionate, interrate o superficiali;

le acque meteoriche che confluiranno all'interno dei sottopassi saranno pompate, mediante impianti di sollevamento, e convogliate nelle vasche di raccolta;

con particolare riferimento alla fase di realizzazione ed esercizio dei sottopassi, laddove i manufatti scatolari in c.a. intercettino la falda freatica, provocando una locale interferenza rispetto al deflusso sotterraneo della stessa, dovrà essere valutato il ricorso ad eventuali impianti di depressione forzata della superficie piezometrica (well-point o pozzi di drenaggio). I manufatti sotto binario saranno realizzati con materiali e metodologie "impermeabili", al fine di isolare la falda sottostante ed impedire all'acqua di risalire all'interno dei sottopassi. Eventuali acque risultanti dalle operazioni di aggotamento e di depressione meccanica della falda, insieme a quelle della sede stradale, saranno regimate e inviate alle vasche di raccolta, per la successiva depurazione e convogliamento nei corsi d'acqua ricettori posti nelle vicinanze;

tali opere, insieme alla rete di drenaggio acque delle strade da realizzare e/o modificare, dovranno essere dimensionate sulla base del progetto definitivo idraulico;

produzione rifiuti

durante la fase di cantiere, i materiali derivanti dalle operazioni di demolizione e scavo, che non potranno essere riutilizzati, saranno trattati come rifiuti non pericolosi;

nel caso in cui, in fase esecutiva, durante la caratterizzazione del materiale, quali terre e rocce da scavo, si rinvenga materiale inquinato, si dovrà procedere secondo quanto previsto dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;

altre tipologie di rifiuto che potranno essere prodotte derivano dalla rimozione della sovrastruttura stradale, di guardrail, segnali stradali e recinzioni, oltre che dei manufatti propri del passaggio a livello (sbarre, segnali, muri in calcestruzzo);

terre e rocce da scavo

per la realizzazione del sottopasso ciclopedonale in via Calendasco, sono previsti 1.320 mc di materiale escavato mentre per la realizzazione del sottopasso carrabile in via Riscassi, sono previsti 8.500 mc, per un totale di 9.820mc;

VALUTATO CHE:

il progetto, ricade in area classificata "Territorio rurale ambiti agricoli periurbani" dal PSC del Comune di Rottofreno;

con riferimento alla pianificazione di settore, in particolare al PAIR 2020, il Comune di Rottofreno è ricompreso nella zona denominata "Agglomerato";

per quanto riguarda gli aspetti di tutela archeologica, come dichiarato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le provincie di Parma e Piacenza nel proprio parere, in assenza di vincoli archeologici espressi, vista la documentazione progettuale e considerate la consistenza, l'estensione e la profondità delle opere di scavo previste per la realizzazione delle opere, dato che l'area di progetto ricade in un territorio interessato da testimonianze di natura antropica riconducibili all'età romana e medievale, si osserva che l'intervento potrebbe avere un impatto, al momento non quantificabile, sul patrimonio archeologico potenzialmente sepolto nel sottosuolo. A tale riguardo, su istanza del proponente, è già stato dato avvio alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 50/2016;

relativamente alla matrice emissioni in atmosfera, il traffico veicolare in condizioni di esercizio, non subirà variazioni in termini di volume perché gli interventi progettuali sono sostitutivi di percorsi già esistenti. Durante la fase di cantiere, visto l'impiego di mezzi d'opera quali camion per il trasporto di inerti, escavatori e ruspe per il movimento terra e per le operazioni di demolizione, emerge un aumento del traffico e delle emissioni diffuse di polveri;

tuttavia, data la temporaneità delle operazioni di cantiere e le azioni di mitigazione indicate dalla Ditta che possono essere attuate per il contenimento, si può ritenere non significativo l'impatto dell'opera su tale matrice;

le azioni di mitigazione previste sono:

- la bagnatura periodica delle superfici e di cumuli di materiale;
- la copertura con teloni dei materiali polverulenti, accumulati o trasportati;
- il contenimento della dispersione delle polveri, ad esempio evitando le operazioni di demolizione durante le giornate ventose;
- il mantenimento della pulizia della viabilità a servizio del cantiere;
- il lavaggio delle ruote dei mezzi pesanti in uscita dall'area di cantiere e dalle piste;

rispetto alla matrice rumore, i maggiori impatti si avranno in fase di cantiere, durante le fasi di scavo, di demolizione e di movimentazione del materiale. Il proponente non ha valutato l'impatto acustico generato dal progetto in fase di esercizio. Si ritiene necessario che nella successiva fase progettuale, debba essere redatta valutazione di impatto acustico e debbano essere previste eventuali opere di mitigazione;

con riferimento alla matrice rifiuti, la tipologia di rifiuto prevalente saranno le terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione dei sottopassi. Si stima un volume complessivo pari a circa 9.820 mc;

altre tipologie di rifiuto che potranno essere prodotte derivano dalla rimozione della sovrastruttura stradale, dei guardrail, dei segnali stradali e delle recinzioni, oltre che dei manufatti propri del passaggio a livello (sbarre, segnali, muri in calcestruzzo). Visto che la ditta ha proposto il reimpiego delle terre e rocce all'interno dell'opera in progetto e lo smaltimento presso ditte autorizzate, l'impatto dell'opera su tale matrice può essere considerato non significativo;

gli scarichi idrici, generati nella fase di cantiere e nella fase di esercizio, possono essere originati da: acque reflue di carattere industriale, acque meteoriche, reflue di dilavamento e provenienti dal pompaggio delle acque di falda in prossimità dei sottopassi. L'impatto sulla matrice acqua può ritenersi poco significativo, poiché le acque di scarico sopracitate verranno adeguatamente convogliate, trattate e regimate, prima del loro recapito in corpo idrico superficiale;

in merito all'incidenza sulla falda, le eventuali interferenze dovranno essere valutate durante la fase successiva di progettazione, e opportunamente contenute e mitigate;

complessivamente l'intervento non genera impatti significativi sull'ambiente, anche alla luce degli interventi di mitigazione già previsti e di quelli che potranno essere individuati durante la successiva fase progettuale;

nel caso si rendano necessarie modifiche gestionali o progettuali dell'opera, anche alla luce delle interferenze emerse dalla documentazione allegata e dai contributi acquisiti, e qualora si evidenzino potenziali impatti ambientali significativi e negativi, tale modifica dovrà essere comunicata all'autorità competente in materia di VIA (RER e ARPAE SAC) al fine di una eventuale ulteriore valutazione;

RITENUTO CHE:

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

il progetto denominato "soppressione dei passaggi a livello ai km 88+341e 89+088 insistenti lungo la linea Alessandria-Piacenza nella frazione di San Nicolò in Comune di Rottofreno (PC) mediante la realizzazione di opere sostitutive" localizzato a San Nicolò nel comune di Rottofreno (PC), può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA nel rispetto delle condizioni di seguito elencate (contenute altresì nel determinato), oltre a quelle già previste negli elaborati depositati alla presentazione dell'istanza:

1. con riferimento agli aspetti di compatibilità idraulica, nelle successive fasi di progettazione, il progetto dovrà essere adeguato alle osservazioni contenute nel parere del Consorzio di Bonifica di Piacenza, acquisito agli atti con PG.2022.55142 del 1° aprile 2022, e pubblicato sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb;>
2. andrà predisposta da parte del Proponente, nella fase di successiva progettazione, la documentazione di previsione di impatto acustico ex art. 8 L. 447/1995, secondo i criteri di cui alla D.G.R. 673/2004e dovranno essere previste eventuali opere di mitigazione se necessarie;
3. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;

per una migliore definizione degli iter autorizzativi successivi si riportano le principali indicazioni fornite dagli Enti competenti in relazione alle autorizzazioni/pareri da rilasciare:

- con riferimento agli aspetti di tutela archeologica, si dovrà dare seguito alle indicazioni precisate dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Parma e Piacenza nel proprio parere acquisito al prot.

PG.2022.272672 del 17 marzo 2022 per la esecuzione della verifica preventiva dell'interesse archeologico;

- il progetto dovrà essere adeguato alle osservazioni contenute nel parere del Comune di Rottofreno, acquisito agli atti con prot. PG.2022.51411 in data 28 marzo 2022, e pubblicato sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>;
- il progetto dovrà essere adeguato alle osservazioni contenute nel parere della Provincia di Piacenza, acquisito agli atti con prot. PG.2022.63960 in data 15 aprile 2022, e pubblicato sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>;

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

- rispetto a quanto presentato in via preliminare in questa fase, dovrà essere presentato quanto previsto dal D.P.R. 120/17 in merito ai materiali provenienti dagli scavi in funzione del loro potenziale riutilizzo; durante le diverse fasi di cantiere si raccomanda di attenersi alle indicazioni contenute nelle "Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil" reperibili al seguente indirizzo web della Regione Emilia-Romagna: <http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil>;

VISTI:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;

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 ottobre 2017 PG/2017/0660476 e del 21 dicembre 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";

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

ATTESTATA la regolarità amministrativa del presente atto;

DETERMINA

- a) di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto denominato "soppressione dei passaggi al livello ai km 88+341e 89+088 insistenti lungo la linea

Alessandria-Piacenza nella frazione di San Nicolò in Comune di Rottofreno(PC) mediante la realizzazione di opere sostitutive"localizzato a San Nicolò nel comune di Rottofreno(PC), proposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. -Direzione Investimenti, per le valutazioni espresse in narrativa, a condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali di seguito indicate:

1. con riferimento agli aspetti di compatibilità idraulica, nelle successive fasi di progettazione, il progetto dovrà essere adeguato alle osservazioni contenute nel parere del Consorzio di Bonifica di Piacenza, acquisito agli atti con PG.2022.55142 del 1° aprile 2022, e pubblicato sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb;>
 2. andrà predisposta da parte del Proponente, nella fase di successiva progettazione, la documentazione di previsione di impatto acustico ex art. 8 L. 447/1995, secondo i criteri di cui alla D.G.R. 673/2004 e dovranno essere previste eventuali opere di mitigazione se necessarie;
 3. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;
- b) di disporre che la verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali di cui alla lettera a):
- per il punto 1, dovrà essere effettuata dal Consorzio di Bonifica di Piacenza;
 - per il punto 2, dovrà essere effettuata dal Comune di Rottofreno;
 - per il punto 3, dovrà essere effettuata da ARPAE;
- c) di disporre che il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare;
- d) di dare atto che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione come definito dall'art. 29 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.;

- e) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 10 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- f) di trasmettere copia della presente determina al Proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. -Direzione Investimenti, al Comune di Rottofreno, alla Provincia di Piacenza, alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Parma e Piacenza, all'AUSL di Piacenza, all'ARPAE di Piacenza, al Consorzio di bonifica di Piacenza, all'A.N.A.S. S.p.a. - Struttura Territoriale Emilia-Romagna;
- g) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- h) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
- i) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

CRISTINA GOVONI